



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

VERBALE COMMISSIONE NELLA SEDUTA DEL MERCOLEDÌ 21 NOVEMBRE 2018

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

Assume la presidenza il Consigliere Brusoni Marta.

Svolge le funzioni di Segretario il Sig. Filippini Valter.

Verbale redatto dalla Ditta Digitech.

Alle ore 14:34 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Anzalone Stefano
Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Brusoni Marta
Cassibba Carmelo
Ceraudo Fabio
Costa Stefano
Fontana Lorella
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Maresca Francesco
Mascia Mario
Pandolfo Alberto
Pirondini Luca
Putti Paolo
Remuzzi Luca
Terrile Alessandro Luigi
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Bernini Stefano
Crivello Giovanni Antonio
Rossetti Maria Rosa
Rossi Davide

Assessori:

Balleari Stefano



COMUNE DI GENOVA

Sono presenti:

Dott.ssa Ferrera (Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali); Dott. Tallero (Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali); Prof. Musso (CIELI); Prof.ssa Delponte (CIELI); Ing. Grimaldi (RFI); Sig.ra Servetto (UIL); Sig. Grifi (CGIL); Sig. Rimassa (USB); Sig. Casarino (FIT-CISL); Sig. Cannavacciolo (UIL-Trasporti); Sig. Gamba (FILT-CGIL); Sig. Andrei (FILT-CGIL); Sig. Lagomarsino (UGL-FNA); Sig. Nolaschi (FAISA-CISAL); Sig. Fano (FAISA-CISAL); Sig. Truffelli (Consigliere Municipio 7); Sig. Lanteri (WWF); Ing. Isola (Ordine degli Ingegneri), Prof. Musso (CIELI); Dott.ssa (Delponte (CIELI); Ing. Grimaldi (RFI); Sig. Rinaldi (OPRSA); Sig. Cenzuales (Ass. Mobile Genova);

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

OdG: Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS): estensione della metropolitana, tramvie e priorità di realizzazione; servizi nelle zone collinari; lavori di realizzazione del nodo ferroviario genovese.

BRUSONI (Presidente)

Attendo che l'assessore Balleari e il professor Musso si accomodino, ben arrivati. Come potete notare, abbiamo anche invitato numerosi auditi che sono le persone precedentemente invitate alla commissione che si è riunita circa un mese fa.

Vi chiederei di farmi un piccolo resoconto delle domande che erano state fatte in occasione della commissione che avevamo svolto in precedenza. Vedo i consiglieri Grillo e Pandolfo prenotati.

GRILLO (FI)

Ovviamente i consiglieri hanno piena autonomia nel riformulare le domande, io dico che però è una procedura insolita. Nella riunione precedente abbiamo audito le organizzazioni sindacali, sono intervenuti i consiglieri, ovviamente oggi, come si era convenuto, è la Giunta e il tecnico che dovrebbero intervenire. Che senso ha fare delle commissioni, se poi i consiglieri devono riformulare le domande? Io personalmente mi prendo appunto di tutto quello che dicono i consiglieri, forse sono i verbali del Consiglio che dovrebbero essere predisposti per tempo.

Comunque io sono dell'opinione che la Giunta e il dottor Musso riferiscano rispetto ai quesiti posti nella seduta precedente. Poi la commissione è sovrana di scegliere altre strade.



COMUNE DI GENOVA

PANDOLFO (PD)

Non penso di dover riformulare le domande della volta precedente, anzi ne avrei di nuove in ragione delle esternazioni che sono state fatte rispetto al tema delle infrastrutture, dei collegamenti da parte dell'Amministrazione. Quindi, per ovviare che giungano nuove domande, riterrei utile avere prima delle risposte, che sono quelle della precedente commissione.

CRIVELLO (LC)

Il consigliere Grillo è un lord inglese e quindi ha definito la procedura "una procedura insolita", mi verrebbe voglia di usare un altro sinonimo e un altro termine, ma non lo uso e dico che procediamo come è stato suggerito. Peraltro ci sono nuovi argomenti e poi, sulla base anche delle risposte, possono nascere delle ulteriori domande.

BRUSONI (Presidente)

Do la parola all'assessore Baleari.

BALLEARI (Vicesindaco)

Capisco benissimo ciò che avete detto e sono perfettamente d'accordo, io la volta scorsa in commissione non ho preso nota delle domande, perché avevo richiesto che mi venissero trascritte nel verbale della commissione e mi giungessero per dare una risposta questa volta. Non le ho ricevute. È per questo che ho ritenuto far dire questo al Presidente, perché non ho ricevuto né il verbale né le domande poste. Ovviamente questo mi insegnerà che dalla prossima volta le domande me le devo appuntare io, perché ancora questa mattina ho sollecitato, sono andato a vedere tutti i giorni, ancora questa mattina non le avevo. Non è questione di non voler dare le risposte, perché, come ero qua la volta scorsa e pensavo di poterle dare in quel momento lì, oggi l'avrei fatto. In questo momento non ho la nota delle domande che mi sono state poste. E' questo il motivo per cui la Presidente ha richiesto di riassumerle per sommi capi.

Dal momento che credo che in maniera più diligente di me si sia annotato le domande il senatore Musso, se posso fare riferimento alle domande fatte la volta scorsa, se le ha annotate, perché in questo momento ho difficoltà a dare una risposta ad una domanda che non ricordo quale sia.

CRIVELLO (LC)

Non voglio mettere in imbarazzo nessuno e sono assolutamente convinto della buona fede del vicesindaco Baleari, tuttavia che non gli fosse arrivato l'elenco delle domande non l'ha saputo adesso; magari se attraverso gli strumenti di comunicazione ce lo fate sapere prima, ci organizziamo al meglio tutti. Però ha quasi un po' del paradossale il tutto.



COMUNE DI GENOVA

GRILLO (FI)

Può essere che l'assessore ovviamente, in una situazione di emergenza tipo quella che sta attraversando la città, non possa ovviamente partecipare appieno, prendere appunti occupandosi di altre questioni, però gli uffici sono presenti e gli uffici dovrebbero ovviamente prendere appunti e poi riferire, assessore.

Io personalmente oggi domande non ne faccio. Aspetto, nel caso che le risposte non siano esaurienti, formalizzerò una richiesta con risposta scritta.

BRUSONI (Presidente)

Do la parola al professor Enrico Musso che inizia rispondere a determinati tipi di quesiti e poi in corso delle risposte invito eventualmente anche gli auditi a riformulare le domande che avevano fatto.

MUSSO (CIELI)

Grazie, Presidente. Io do alcune risposte sulla base degli appunti che mi ero preso nella scorsa seduta. Chiedo scusa in anticipo, se qualcuna delle domande potesse essermi sfuggita o se nel discrezionalmente aver operato un accorpamento delle domande per temi possa eventualmente avere trascurato qualche specificità, nel caso me lo farete notare.

In primo luogo c'è un insieme di domande che io tratterei congiuntamente relative, lo dico così come me le sono appuntate: siamo in attesa oppure no di un piano stralcio del PUMS per la Valpolcevera e che cosa conterrà e con quale tempistica; riapriremo oppure no i cinque tavoli tematici di cui si era parlato a valle della presentazione del PUMS, è ancora questo metodo adeguato o è superato e, a parte il quadro strategico che è quello che abbiamo presentato a questa commissione ormai diversi mesi fa, interesserebbe sapere quali sono gli interventi prioritari rispetto al quadro complessivo e, a questo punto dopo l'evento del ponte, capire anche se questi si concentreranno sulla Valpolcevera e basta oppure no. In particolare, qui mi pare fosse una domanda del consigliere Grillo, quali sono nello specifico gli interventi che, anche dal punto di vista tecnico, è pensabile di realizzare all'interno di questo ciclo amministrativo.

Intorno a questi temi, a queste domande vorrei dire quanto segue per la nostra parte. Non c'è dubbio che il quadro strategico del PUMS denota e delinea una situazione a regime e, nel delineare questa situazione a regime, assume dei dati e tra i dati che assume, oltre all'esistenza a regime di infrastrutture che sono già state approvate e deliberate, tra cui anche la gronda, ma a maggior ragione assume l'esistenza del ponte che nel frattempo non c'è più. Rispetto a quel disegno è chiaro che la situazione contingente che si è creata impone che, se non un piano stralcio formalizzato con qualche strumento opportunamente formalizzato, comunque nella contingenza delle riunioni che sono in corso e delle interlocuzioni che sono in corso con l'Amministrazione, è chiaro che molto spesso ci siamo trovati a dare anche il nostro parere su alcune situazioni specifiche anche molto



COMUNE DI GENOVA

puntuali, anche di viabilità puntuale delle situazioni che si sono create in Valpolcevera, e questo, se non configura formalmente una sorta di piano stralcio, sicuramente è un *modus operandi* che, nell'emergenza di questi ultimi tre mesi, è stato perseguito crediamo con ragione dall'Amministrazione e rispetto al quale noi siamo stati a completa disposizione. Il tema di cinque tavoli tematici intesi come si era detto in quell'inizio di dibattito prima dell'estate forse in questo senso può essere superato, anche in relazione al fatto che nel frattempo il calendario è andato avanti, ponte o non ponte, e questo calendario prevede l'adozione del PUMS da parte della Città metropolitana entro il 31 dicembre. Il che significa naturalmente che rispetto a quella scadenza, che è ormai imminente, da parte della Città metropolitana non c'è molto il tempo di sviluppare un dibattito adeguato, la cui sede naturale secondo me è esattamente il dibattito che intercorre fra l'adozione del piano e la sua definitiva approvazione che avviene a due anni dal decreto, quindi nel 2019.

Per quanto riguarda l'ultima delle questioni che avevo raggruppato nel primo argomento, cioè quali sono gli interventi che si prevede di poter realizzare entro questo ciclo, è chiaro che questo ricade nella discrezionalità dell'Amministrazione rispetto al quadro complessivo che noi abbiamo delineato, anche se è nostro auspicio, e credo sia anche l'orientamento dell'Amministrazione, ma questo lo dirà poi l'assessore, che i punti principali dal punto di vista del loro impatto sul sistema dei trasporti siano affrontati da subito, anche perché sono quelli più complessi e più lunghi. Per uscire dall'astratto mi riferisco in particolare al sistema delle linee di forza del trasporto pubblico, che è quello su cui si incardina buona parte del piano e che quantitativamente si dovrà incaricare, una volta a regime, di smaltire una parte importante della domanda di mobilità. Su questo mi sento di poter dire che l'Amministrazione lo ha posto davvero in priorità rispetto alle varie cose indicate nel PUMS e penso che questo sia un intervento, è chiaro che è articolato perché ci sono diverse linee di forza e così via, ma una parte del quale sarà sicuramente possibile realizzare entro questo ciclo amministrativo.

Passo alla domanda successiva, che era stata più di una per la verità, che si riferiva alle risorse aggiuntive individuate dal "decreto Genova" cosiddetto. Questi erano i 22 o 23 milioni, se ricordo bene, destinati al trasporto pubblico locale e 5 milioni aggiuntivi che non esistevano nella prima versione del decreto ma che sono stati poi inseriti, credo su istanza del Sindaco Bucci. Per quanto riguarda i 23 milioni la destinazione stabilita dal decreto, come sapete, è quella del rinnovo del parco mezzi del trasporto pubblico, quindi quella dovrebbe essere la destinazione abbastanza vincolata di queste risorse. Per quanto riguarda i 5 milioni aggiuntivi anche qui la destinazione è abbastanza specificata e, in particolare, dovrebbero essere destinati alla progettazione esecutiva di tutti gli interventi delineati dal quadro strategico del PUMS. Di conseguenza questo implicitamente significa che l'Amministrazione intende recepire le misure suggerite nel PUMS e, per passare dall'indicazione di massima del quadro strategico alla progettazione esecutiva e quindi alla loro possibilità concreta di implementazione, sarebbero destinati, se non per intero, ma sicuramente almeno una parte di questi 5 milioni che sarebbero finalizzati a questo.



COMUNE DI GENOVA

Domanda successiva: perché non partire dall'asse di forza denominato asse del centro, che è in parte significativa già realizzato. La risposta è credo che sia intendimento dell'Amministrazione, sicuramente è nostro auspicio che sia così come gruppo universitario che questo asse sia uno di quelli prioritari, e credo che lo sia. Mi permetto sommessamente di precisare, rispetto a chi aveva detto perché è praticamente già realizzato, che non è già realizzato, perché i nostri assi di forza sono assi che corrono interamente o quasi o per la maggior parte in sede protetta, una sede protetta da realizzare con delle opere infrastrutturali talora abbastanza significative e soprattutto, lo sappiamo come avviene in questi casi, con una non sempre semplicissima digeribilità politica di questa individuazione di percorsi protetti. Sappiamo benissimo che destinare una parte delle carreggiate al transito esclusivo di mezzi pubblici non sempre è un'operazione indolore dal punto di vista dell'accadimento. Quindi diciamo che è sicuramente uno degli assi prioritari, auspichiamo che sia uno dei primi ad essere realizzati. Nessuno di questi si può dire per tre quarti già realizzato, perché in realtà le operazioni da fare sono molte: non basta che ci sia una corsia riservata, dove passano degli autobus o magari addirittura, come avviene in gran parte del centro, una corsia con la linea aerea dove passano dei filobus, serve anche altro.

Che fine faranno i parcheggi a titolo gratuito di Pra e di Certosa, saranno mantenuti? A questo riguardo noi abbiamo avuto un recente incontro con Trenitalia, non con Rete ferroviaria italiana, che, anche per conto di quest'ultima, ci ha sostanzialmente rappresentato il fatto che il gruppo sta cercando non soltanto di mantenere quegli spazi, ma sta cercando degli spazi di interscambio anche altrove, segnatamente a Bolzaneto e al piano orizzontale dei Giovi per quanto riguarda le tariffe è una scelta, quella della politica tariffaria, che poi il Comune dovrà vedere insieme a noi, se lo riterrà. La nostra posizione sulle tariffe dei parcheggi di interscambio l'abbiamo chiaramente espresso nel quadro strategico del PUMS, la ribadisco in due parole: devono essere gratuiti o quasi gratuiti, proprio per favorire l'utilizzo del mezzo pubblico.

Proposta di istituzione di un tavolo permanente tra Comune, AMT, ATP, Trenitalia e RFI per "cabina di regia". Per quanto ci riguarda, anche se non siamo menzionati in questo elenco che è stato fatto in questo momento non ricordo da chi, noi siamo assolutamente favorevoli e saremo favorevoli e vogliosi di essere presenti, di essere seduti a questo tavolo per cercare di ottimizzare le nostre possibilità di proposta, di suggerimento rispetto alle azioni che il Comune e gli altri soggetti desidereranno intraprendere.

È stata fatta più di una domanda sul destino della navebus e ribadisco quanto sta scritto nel quadro strategico: che la navebus rimane. E vorrei anche dire, questo nel quadro strategico non c'è scritto, perché l'abbiamo consegnato ben prima della tragedia del ponte, ma anche nell'interlocuzione successiva abbiamo anche ipotizzato che uno dei modi per smaltire in parte la domanda di mobilità in eccesso sulla rete residua sia quello di utilizzare maggiormente il trasporto marittimo con l'apertura principalmente di un altro collegamento tra Sestri in particolare e l'area del porto antico. Eventualmente di due, uno questo e l'altro fra Sestri e l'area della Fiera. Fermo restando invece la navebus già esistente.



COMUNE DI GENOVA

Sono state fatte delle domande sul biglietto gratuito con diversi accenti e diverse sfumature. Ribadisco che il biglietto gratuito non è materia che è stata inserita nel quadro strategico del PUMS, però ci è stata richiesta successivamente dal Sindaco. La stiamo approfondendo attraverso un questionario alla popolazione che sarà on line fra pochissimi giorni, che durerà poi alcune settimane come somministrazione e che ci consentirà di capire qual potrebbe essere presumibilmente il livello di gradimento di questa fiscalizzazione dell'ultimo terzo del costo del trasporto pubblico che attualmente è quella rappresentata dalla tariffa.

Il focus richiesto sui mezzi a fune, in particolare la situazione Erzelli. In questo noi passiamo la mano all'assessore, nel senso che per Erzelli l'Amministrazione si è avvalsa di consulenti, per cui per noi quello che uscirà da quel lavoro è un dato che assumeremo nel quadro strategico del PUMS, assumendo che sia la soluzione ottima rispetto alle tante che saranno state esaminate dai consulenti nel corso di questi mesi. Credo che il loro lavoro sia peraltro giunto al termine, salvo un'approvazione da parte dell'assessore e del Sindaco, quindi su questo non ho sostanzialmente nessuna risposta.

Questi erano i punti salienti che mi ero segnato io, Presidente. Naturalmente sono a disposizione, se mi fossi dimenticato o se avessi male interpretato alcune delle domande che sono state rivolte.

BALLEARI (Vicesindaco)

In relazione alle risposte date dal professor Musso vorrei fare qualche integrazione magari di tipo anche più politico, stante il ruolo. Parliamo di linee di forza, inizierei a parlare di metropolitana, perché è un argomento particolarmente rilevante perché, come abbiamo già detto più volte, è sempre stato un pochino sottoutilizzata la nostra metropolitana, poi ci siamo trovati costretti oborto collo a far sì che quello fosse l'unico mezzo di trasporto per quanto riguarda la Valpolcevera e c'è stato un utilizzo veramente importante. Ci sono state anche varie richieste da parte dei consiglieri fatte con degli articoli 54, anche con delle interpellanze ad esempio per capire, stante l'importanza della metropolitana che si è venuta a verificare e il notevole aumento di passeggeri con richiesta ad esempio di sapere che cosa ne fosse del tronchino di manovra che avevamo approvato recentemente e che abbiamo dovuto in questo momento accantonare perché: a) quando l'avevamo deliberato, non c'erano ancora i finanziamenti per il prolungamento della metropolitana; b) perché in un momento come questo mettersi a fare dei lavori sulla stazione terminale della metropolitana non avrebbe significato, sarebbe stata una follia perché dovremmo chiudere quella stazione. Pertanto ci faremmo del male da soli. Su questo invece vorrei esplicitarvi che abbiamo un tema che stiamo cercando di poter percorrere, nel caso in cui fosse percorribile, visto che ci è stato detto che ai tempi, a marzo avremmo dovuto andare a gara per la progettazione di tipo esecutivo, soprattutto poi per l'affidamento dei lavori e per il prolungamento della metropolitana, stiamo vedendo se si possa inserire in un compito di tipo commissariale e chiedere ad ANAC di poter bypassare questo impedimento, che di fatto porterebbe un



COMUNE DI GENOVA

allungamento dei termini sensibile, stante che comunque noi abbiamo un concessionario con il quale abbiamo un rapporto di lavoro che non si è ancora concluso, pertanto non sarebbe un nuovo concessionario, sarebbe il concessionario con il quale stiamo terminando dei lavori. Concessionario che ha comunque fatto gli impianti di segnalamento della nostra metropolitana e che pertanto, se noi dovessimo mettere a gara effettivamente anche gli impianti di segnalamento, diverrebbe forse antieconomico, perché si tratterebbe di modificare gli impianti di segnalamento anche sulla metropolitana già esistente.

Seconda cosa. Noi abbiamo una metropolitana, e qua non sto a dire se siano state scelte giuste o sbagliate, ma io vi dico quello che è al momento attuale, abbiamo uno scartamento diverso rispetto ai soliti treni e i nostri treni sono stati costruiti dalla stessa azienda con la quale abbiamo la concessione, pertanto ci sembrerebbe opportuno poter andare a chiedere, ovviamente con tutte le regole del caso, di poter affidare direttamente senza fare gara. Questo ci permetterebbe un risultato di guadagnare un anno e mezzo circa su questi lavori, che potrebbe essere importante. Io non intendo dire su tutti i lavori della metropolitana, ma quantomeno sul tratto che da BRIN va verso Canepari. Potrebbe essere una risposta importante in tempi brevi da poter dare ai nostri concittadini e soprattutto alla Valpolcevera, che in questo momento si trova un po' sofferente.

Il professor Musso ha parlato delle linee di forza, sulle quali stiamo ovviamente cercando di lavorare per dare delle risposte immediate e soprattutto condividendo la scelta che è stata fatta: guardare la città, cercare di capire quali sono le linee di forza, sulle quali poi far assestare le linee magari collinari o comunque le linee relative ai quartieri, abituando anche i nostri concittadini a quello che al momento attuale è un qualche cosa di forse non molto gradito, ma che è quello con il quale si muovono tutte le città del mondo, avere le linee di forza alle quali arrivano altri mezzi oppure lo stesso tipo di mezzo, ma da utilizzare a questo punto in interscambio.

Proprio parlando di interscambi, segnalo che nel mese di novembre firmeremo l'atto di concessione per una grande parte di spazi che Ferrovie ci darà per fare i parcheggi di interscambio, che pertanto diverranno particolarmente importanti nella nostra città, perché quello al quale noi vorremmo arrivare purtroppo, da una parte, fortunatamente dall'altra, non abbiamo la stessa conformazione di Milano, avere non un Famagosta ma tanti piccoli Famagosta, che possono essere veramente utili perché io vedo che ad esempio il parcheggio di Pra che abbiamo aperto in tempi abbastanza brevi, ampliando il numero delle auto che possono essere lì parcheggiate ha avuto un grande risultato, nell'ottica della gratuità.

Sull'ottica della gratuità però si è sviluppato anche un altro tipo di problema, perché la gratuità del parcheggio di interscambio fa sì che ad esempio io in questi giorni qua abbia ricevuto un numero elevato di lamentele da parte di chi utilizza l'interscambio di BRIN, che è stato aperto recentemente, perché viene utilizzato anche come parcheggio dei residenti. Su questo dovremmo cercare di porre dei correttivi che potrebbero essere come quelli che abbiamo fatto sulla piastra di Genova est e di non far pagare il parcheggio, se uno ha il biglietto dell'autobus, la tessera, eccetera, però anche su questo dovremmo cercare di lavorare, magari chiedendo anche a voi che cosa potete suggerire in modo da prendere una scelta,



COMUNE DI GENOVA

visto che riguarda un territorio un po' delicato, da fare una scelta che sia più condivisa possibile.

Parliamo anche di Erzelli, sui quali il professore ha fatto un breve cenno. Noi abbiamo fatto fare uno studio al DITEN che ha confrontato tutti i vari tipi di trasporto per collegare Erzelli. Il risultato che è venuto fuori è che da un punto di vista trasportistico, è stato valutato, tutti i vari mezzi sono stati valutati con dei numeri in base a determinate caratteristiche. Al momento attuale il mezzo privilegiato, da un punto di vista del servizio paragonato ai costi, eccetera, è risultata essere la monorotaia. Su questo ci stiamo muovendo. Ovviamente sarà un ragionamento che dovrà essere più condiviso possibile, perché potrebbe dare dei risultati importanti, anche perché nel frattempo rispetto a scelte, che poi non sono state fatte, ma sono state proposte nel passato ad esempio negli impianti a fune, stanti poi altri tipi di problematiche tipo quelle climatiche della zona in cui si trovano devono essere trasformati non in funicolari ad una fune, ma a trifuni perché sono particolarmente costosi. Tra l'una e le tre funi c'è una differenza sensibile. In più è cambiato anche lo scenario, perché avendo acclarato che si trasferirà la Facoltà di Ingegneria, ma avendo anche acclarato uno spazio per un presidio di tipo ospedaliero, in zona si avrà anche un tipo di utenza piuttosto differenziato, per cui si sta cercando di far sì che possano utilizzare quel mezzo persone di tutte le età e che magari un impianto a fune di tipo tradizionale potrebbe non essere loro particolarmente confacente.

Aggiungo che per quanto riguarda, invece cambiando argomento e poi comunque sono qua e questa volta mi prendo nota delle domande, la gratuità o meno del biglietto, era un'ipotesi che a noi sorrideva in modo particolare, nel senso che il Sindaco Bucci aveva mostrato grande entusiasmo, sul quale ci è dovuto essere un ripensamento perché sembrava non fosse possibile. Con la tragedia del ponte Morandi si è invece pensato che fossero arrivate determinate quantità di denari e si potesse riprendere quel tipo di percorso, i denari non sono sufficienti per consentire la gratuità dei mezzi pubblici, pertanto su questo vedremo di lavorare in una maniera diversa. Certamente non facendo nessun tipo di aumento e mantenendo ovviamente il ragionamento, che è stato chiesto a più voci, del biglietto integrato treno-bus, sul quale ovviamente non c'è nessun motivo per cui si debba tornare indietro.

Io per ora mi fermo, eventualmente qualche altra domanda o qualche altro chiarimento sono qua per dare risposte.

FANO (FAISAL CISAL)

Io mi sono appuntato le domande dell'altra volta, quindi ad alcune non replico ma do un contributo a quello che hanno detto in precedenza il professor Musso e l'assessore; altre le ripropongo.

Per quanto riguarda la metro, avevamo chiesto a che punto era anche il decreto del MIT per il prolungamento di Terralba e Canepari, perché ci sono voci discordanti sui tempi di realizzazione e non se n'è più saputo nulla. L'anno scorso c'era un proclama sullo sblocco delle risorse disponibili per fare quell'intervento, per siamo rimasti nella nebbia più totale.



COMUNE DI GENOVA

Sul discorso metro invece vorrei dirvi che la metropolitana, nella sfortuna che ha avuto la città, ha dimostrato quanto serve la metropolitana a Genova, purtroppo però sta navigando ancora senza degli orari prestabiliti. Cerco di spiegarmi meglio. Fintanto che noi non definiamo quali sono gli orari di esercizio, è molto complicato fare sempre affidamento sulla disponibilità delle persone, perché, come è stata gestita nell'emergenza, va benissimo: le persone si sono date disponibili a fare qualsiasi tipo di servizi in qualsiasi fascia oraria, però bisogna, un po' per consentire i livelli manutentivi e un po' per fare la costruzione degli orari di lavoro proprio banalmente, definire quali sono gli orari di esercizio che devono essere sviluppati alla metropolitana di Genova. Su questo argomento vorrei ricordarvi che i costi di esercizio della metropolitana sono molto più alti di quelli della gomma. Noi siamo favorevolissimi ad implementare gli orari e l'esercizio della metropolitana, ma tutto questo ha un incremento di costi, perché i costi chilometrici delle reti metropolitane sono molto più alti di quelli della gomma. Quindi bisogna tenere in considerazione anche questo.

Sul discorso della gratuità un po' l'abbiamo già fatta, nel senso che AMT si è fatta concorrenza da sola, perché quando passa l'SP che è gratuito con l'1 davanti o l'MB con il 7 dietro e uno è gratuito e l'altro è a pagamento, penso che i cittadini scelgano rapidamente su quale dei due autobus a salire. Per cui ci sarà una decurtazione dei ricavi dell'azienda.

Altra cosa. Quando si parla di gratuità del servizio, non si può basare il costo secondo noi sul valore dei ricavi oggi di AMT, perché nel momento in cui si cerca di implementare il servizio e renderlo gratuito, la gente lo prenderà molto di più il mezzo. Quindi i costi crescono rispetto ai valori attuali.

Prima il professor Musso dava alcune risposte sul PUMS e sulle linee di forza. Siamo stati noi a richiedere quale fosse l'intervento prioritario da mettere in campo e avevamo individuato la linea C, perché abbiamo banalmente letto ciò che prevede il PUMS e nel PUMS si dice che le linee di forza hanno come tendenza la trazione elettrica nella sede propria. Siccome la linea C – leggo sempre il PUMS – sviluppa 11,3 chilometri di rete, probabilmente nove di questi sono già collegati a una rete ferroviaria, pensavamo che fosse il primo intervento da fare in termini di rapidità dell'intervento. A parte quello che può consentire sulla mobilità, ci risulta strano, se non capiamo da dove incominciamo, pensare di arrivare in cima alla montagna senza fare mai il primo passo. Vogliamo capire da dove si inizia questa cosa. In termini un po' concreti però, senza rimanere sempre sulle direttrici come oggetto del desiderio.

Per quanto riguarda invece un altro ordine del giorno, che sono i servizi collinari, avevamo chiesto qual era la volontà della civica Amministrazione sui servizi collinari, visto che fino a prova contraria, per fare i servizi collinari, servono gli autisti e le vetture. Sugli autisti è in corso una selezione, le vetture non abbiamo vetture piccole. Collegato a questo avevamo chiesto che una grossa parte delle risorse derivanti dai 20 milioni del "decreto Genova" fosse destinata a quella tipologia di vettura, perché se no la gente in collina non ce la possiamo portare. Se non c'è l'autobus, utilizziamo dei riscio, ci inventiamo qualche altro mezzo, perché se no così non è possibile. Quindi qual è l'obiettivo sulle linee collinari?



COMUNE DI GENOVA

Sul decreto Genova avevamo individuato, a nostro parere, una iniqua distribuzione delle risorse, e questo è un accordo che dovrebbe esserci tra il Comune e la Regione, visto che i soldi vanno a quest'ultima, tra Trenitalia, quindi FFSS, e le società che gestiscono il TPL a Genova, perché 22 milioni dividerne otto su Città metropolitana e quattordici sulle Ferrovie dello Stato che, per quanto abbiano fatto servizi aggiuntivi, li hanno fatti tutti remunerati, a questa domanda in Regione ci hanno risposto che loro pagano i chilometri e non la gratuità dei servizi, quindi qualche d'un altro dovrà farsi carico delle differenze economiche che ci sono tra le due cose.

La ripartizione dei 20 milioni famosi, gli ulteriori 20 milioni per il parco mezzi, come saranno ripartiti anche in funzione di quello che dicevamo sulle linee collinari.

L'ultima cosa. Siccome era uscita sia dal professor Musso, in quei giorni c'era stata una dichiarazione su "Il Secolo" e da un esponente della CGIL, l'individuazione di interventi sulla velocizzazione dei mezzi, perché, specie nel Ponente cittadino, lasciare i mezzi stabilmente fermi in coda non produce effetti positivi sulla mobilità.

Poi, se successivamente verranno fuori altre argomentazioni, ci riserviamo di integrarle.

ISOLA (Ordine degli ingegneri di Genova)

Alcune considerazioni, più che domande. Innanzitutto l'argomento del giorno era anche il nodo ferroviario di Genova e secondo noi a livello nazionale c'è una programmazione corretta che va nella giusta direzione, perché nel 2019 dovrebbero finire i collegamenti delle banchine con Genova Campasso, smistamento e VTE e poi 2022 terzo valico.

Cosa si pensa per quanto riguarda il nodo ferroviario, a livello infrastrutturale sono presenti e programmati degli interventi significativi, soprattutto sul collegamento delle banchine e poi nel 2022 il termine del terzo valico, cosa si pensa di fare per aumentare l'uso della ferrovia in porto, questa è una domanda.

Poi mi collego a quanto ha detto l'assessore, parlando di monorotaia, con l'utilizzo della monorotaia se si riesce a dare una continuità al sistema di trasporto tra aeroporto, stazione FS di Sestri Ponente e poi Erzelli.

Infine una considerazione su un nostro cavallo di battaglia, che sono i big data: se si pensa, dopo il crollo del ponte, di investire per acquisire e memorizzare i dati sugli spostamenti della popolazione evitando quindi magari di andare a pagare i dati a Vodafone, quelli prima del crollo.

LANTERI (WWF)

Provo a riepilogare. Fondamentalmente nella scorsa occasione e anche nella precedente erano state più che delle domande erano degli elementi di perplessità che avevamo posto. Mi rendo conto che si possono dare, perché c'erano perplessità di fondo rispetto all'importanza che veniva data nel PUMS al sistema di interscambio mezzo pubblico/mezzo privato. Su questo bisognerebbe



COMUNE DI GENOVA

probabilmente confrontarsi in una maniera un po' più approfondita, perché fondamentalmente la nostra perplessità è rispetto all'effettivo filtro che questo tipo di sistemi qua può fare rispetto all'alleggerimento della congestione. La seconda cosa era il problema che, quando prima si è parlato di Famagosta, sono 2.200 posti, in tutto più o meno i parcheggi di interscambio a Milano sono 17 mila, grosso modo, sto andando molto a spanne, entrano in area C, secondo dati del Comune, che comunque è diminuito rispetto al passato, ma perché ci sono state delle restrizioni, l'area C è la parte centrale dell'area di Milano dove ci sono delle restrizioni, degli ingressi a pagamento per poter entrare: sintetizzando per chi non sa in cosa consista. Si parla di 75 mila veicoli giornalmente di media, privati, più veicoli commerciali e spero che il professor Musso non mi picchi, se dirò dei dati un po' grossolani, più o meno si parla di 500 mila auto in ingresso a Milano nel complesso, quindi anche a Milano i parcheggi di interscambio hanno una funzione che è complementare, cioè servono per dare un servizio in più, ma se non ci fosse il grosso del trasporto pubblico che dà questa offerta che permette di diminuire la congestione e poi una serie di interventi, ricordo che tra l'altro stanno progettando adesso anche l'area B che dovrebbe entrare in funzione, doveva essere a gennaio, poi verrà attivata a febbraio, che prevede ulteriori restrizioni da cui l'Amministrazione comunale di Milano ipotizza un'ulteriore riduzione di veicoli in ingresso a Milano. Non sto dicendo che sia corretto, sto semplicemente dicendo quello che in quel caso stanno mettendo in campo, per arrivare al punto che a nostro parere si dà un po' troppa enfasi al discorso dell'interscambio rispetto ai numeri e all'effettivo effetto che può dare. Questa era la perplessità che era stata posta l'altra volta. Bisogna entrare un po' nel merito in maniera un po' più approfondita e magari confrontarsi su questo tema che non è semplicissimo. Quindi questo era il punto nodale, a cui in qualche modo cercavamo di dare, come percorso non necessariamente alternativo ma in qualche modo prioritario, quello di puntare molto di più sul trasporto pubblico nel suo complesso, cercando di arrivare a un modello dalla porta di casa al punto d'arrivo. Cercare quindi di trovare un modello alla Svizzera, anche qui sintetizzando, perché questo è un modello che è stato adottato in larga parte ad esempio nel Cantone di Zurigo.

Un'altra perplessità/domanda era invece relativa al discorso del servizio ferroviario che ci sembrava decisamente molto trascurato nel PUMS e ci sembrava che invece fosse un elemento assolutamente importante sia in ambito urbano, ma, a maggior ragione, in ambito di città metropolitana. Quindi, se vogliamo, la domanda è cosa ipotizza il PUMS rispetto al discorso ferroviario e poi questo porta necessariamente alla problematica, piuttosto consistente, del contratto di servizio fatto dalla Regione Liguria con Trenitalia, come questioni urgenti che ci arriveranno abbastanza presto, sulle quali dovremo confrontarci abbastanza presto: il tema dell'integrazione tariffaria che il contratto di servizio non è che la mette in discussione nella sua esistenza, ma dice chiaramente che verrà revisionata, perché da gennaio 2019 Trenitalia sarà libera di introdurre la sua tariffa solo treno e, come viene detto testualmente nel contratto di servizio, questa cosa qui porterà una revisione delle condizioni di integrazione tariffaria. Quindi il problema non è tanto il mantenimento, ma le condizioni economiche di questo mantenimento, perché il rischio è che questa cosa possa ricadere sugli



COMUNE DI GENOVA

utenti (aumento delle tariffe) oppure in qualche modo venga fatta propria la tesi di Trenitalia, che però sarebbe da verificare, per cui l'integrazione tariffaria è considerata da Trenitalia un mancato introito e quindi deve essere rimborsata. Quindi questo è uno dei problemi che arriveranno prima rispetto al discorso del servizio ferroviario e del suo equilibrio all'interno della mobilità del trasporto pubblico, però in qualche modo rilevavamo che nel PUMS l'argomento non sembrava essere stato molto affrontato. Probabilmente, immaginiamo, perché c'è tutta una partita che riguarda la Regione, quindi forse c'è anche un problema di competenze amministrative, che in qualche modo hanno portato a non affrontare la tematica. Tuttavia è assolutamente importante. Certamente su scala urbana, soprattutto in particolare per il Ponente, ma per tutta la città, la Valpolcevera e comunque anche nel caso della linea di Acqui, ma senz'altro a livello di Città metropolitana.

Un altro elemento che ci aveva lasciato un po' in dubbio era la questione che ci sembrava, anche sulla mobilità pedonale, che venisse affrontata come isole pedonali, ovvero non affrontando il tema della mobilità pedonale come una mobilità, come può essere quella sul trasporto pubblico e con la ciclabile, che quindi ha bisogno di un contesto per poter essere sviluppata e favorita. Quindi in questo caso bisognerebbe parlare di percorsi pedonali, di sicurezza dei percorsi pedonali, di marciapiedi, di larghezza dei marciapiedi, anche se sembra un discorso molto banale, quindi a volte ci troviamo in situazioni in cui ci sono marciapiedi a Genova, in cui non è letteralmente possibile che possano passare due persone contemporaneamente di discontinuità, di problemi di rispetto della sosta regolare in qualche caso che impedisce la percorrenza pedonale, il che può diventare un problema tra l'altro per disabili, per tutti in generale, se noi pensiamo, come pensiamo, che la mobilità pedonale sia un pezzo importantissimo della mobilità, anzi la più sostenibile, se andiamo a vedere, delle mobilità. Quindi ci sembrava che il tema fosse affrontato da un punto di vista un po' troppo parziale.

C'era poi una domanda, che era anche una perplessità, rispetto al modello invece interscambio mezzo pubblico/mezzo pubblico. Abbiamo citato l'esempio svizzero in generale, perché in qualche modo c'è un sistema che è effettivamente strutturato sull'interscambio, però un sistema che è molto diverso da quello che ci troviamo ad avere adesso nella nostra città, in cui spesso quelle che potremmo definire le linee di forza, anche se non lo sono nei termini che prevede il PUMS, perché comunque si tratta sempre di servizio su gomma, non hanno una corrispondenza adeguata rispetto alle linee adduttrici, che possono essere le linee collinari o altre linee di forza, perché poi con il tema delle linee collinari possiamo parlare genericamente dell'84, ma potrebbe essere anche il 356, il 480, il 482, quindi ciò che è adduttore in qualche modo rispetto ad altre linee che possono essere l'1, il 17, quindi il discorso è abbastanza complesso. La domanda che facevamo noi era questa: se la previsione di un servizio corrispondente, ovvero in cui c'è una quantità di servizio analoga sia per le linee adduttrici che per quelle di forza e allora in questo caso l'interscambio lo ritenevamo un sistema valido ovviamente, fatto salvo che deve esserci corrispondenza anche a livello di orario e parliamo al minuto o due minuti, non quella attuale, e corrispondenza anche a



COMUNE DI GENOVA

livello di intermodalità ovvero che gli spazi devono essere adeguati per consentire l'interscambio. Non abbiamo capito se diciamo che il modello è quello oppure è un modello che tende a una... dei servizi collinari anche in funzione del fatto che si punta sull'interscambio mezzo pubblico/mezzo privato. Queste erano più o meno le domande, i punti esposti l'altra volta.

RIMASSA (USB)

Io nella scorsa seduta ho posto soltanto una questione che ripropongo, perché nel suo intervento il vicesindaco Balleari non ha fatto riferimento a questa questione. Non me ne vorrà il consigliere Grillo se lo cito, ma in una recente seduta dedicata ad AMIU esprimevo una certa perplessità rispetto ai piani quinquennali, triennali, eccetera; non credo per sfiducia negli strumenti programmatori, perché sono doverosi e necessari, quanto perché credo che soprattutto in questa partita del PUMS la questione delle risorse e la questione delle priorità mi sembra rimanga sfumata in, nonostante le precisazioni fornite dal senatore Musso e dal vicesindaco Balleari, un'aura di profonda incertezza.

Dal mio punto di vista uno degli elementi fondamentali per capire se sono poi realizzabili i progetti e gli obiettivi indicati nel PUMS, è capire chi li realizza, soprattutto nel campo del trasporto pubblico locale. Io appartengo ad un'organizzazione sindacale che non pensa che sia identico se a gestire c'è un soggetto pubblico o un soggetto privato, men che meno crede, perché non riesce a rintracciare nella realtà, esempi virtuosi di collaborazione tra pubblico e privato, quindi per noi è fondamentale che ad attuare quanto previsto dal PUMS o quanto verrà realizzato, una volta individuate risorse e priorità, sia un soggetto pubblico. Mi sembra che la tragedia del ponte Morandi abbia messo in evidenza due cose: la necessità di trasporto pubblico, quindi una fortissima domanda, ma anche la necessità di un'integrazione profonda tra i soggetti, in una dimensione che non è più quella cittadina ma è metropolitana, quindi il progetto che era stato messo in campo fin dalla campagna elettorale del Sindaco Bucci. Ora io credo che sarebbe opportuno, e vorrei capire a che punto sta quel progetto. Sono state fatte alcune cose, sono stati siglati degli accordi con le organizzazioni sindacali che indicano un traguardo, che è quello della costituzione di un'azienda unica che opera sul territorio metropolitano, che gestisce in house, addirittura in campagna elettorale si parlava di allargamento anche alla società che gestisce i parcheggi; mi sembra che questo sia un punto fondamentale da chiarire per capire se poi effettivamente tutto quello di cui si discute oggi ha delle possibilità di realizzazione oppure, dal nostro punto di vista, pensare che poi obiettivi ambiziosi come quelli postulati nel PUMS possano essere affidati a pluralità di soggetti individuati con una gara, credo che realtà anche molto recenti suggeriscano profondi dubbi sull'effettiva possibilità di realizzare quegli obiettivi.

LAGOMASSINO (UGL FNA)

Io personalmente non ho avuto occasione di partecipare a tutti gli incontri del PUMS, ma oggi sono qua, ho appreso qualcosa sul progetto della metropolitana,



COMUNE DI GENOVA

ma non ho ancora capito se è ben definito o no il discorso del prolungamento, anche perché dobbiamo ricordarci che per un antico contratto firmato agli albori della metropolitana la Ansaldo, fino a quando non arriva a Canepari, la tratta era Canepari-Brignole, la Ansaldo era committente, appaltante, controllore, collaudatore e tutto il resto, cosa che stiamo pagando ancora adesso nella metropolitana. Ho sentito che sarebbe opportuno che continuasse, ovviamente questi sono pareri e idee che si possono fare in merito anche a quello che ho detto prima, ma sarebbe da valutare in tutto il complesso come sta funzionando la metropolitana, al di là del grande contributo che ha dato e come non stanno funzionando i nuovi treni della metropolitana, che fanno sempre parte di quel famoso pacchetto. Il fatto che vengano acquisiti altri treni identici a quelli che ci sono dal nostro punto di vista è un problema, perché dopo tre anni non riescono ad andare ancora bene questi e ci immaginiamo quelli nuovi che vengono. Oppure magari possiamo avere la speranza che, avendo già fatto il collaudo di quelli nuovi grazie a noi, magari arriveranno un po' meglio.

Anche sul discorso di segnalamento e quant'altro, sarebbe opportuno ricordare che i nuovi treni hanno problemi a riconoscere i segnali dei vecchi impianti, il tutto sempre fatti da Ansaldo, quindi ci siamo trovati addirittura la metropolitana, non so se sono stati fatti, però si preventivava di fare un altro impianto simile in accoppiamento a quello vecchio per permettere ai treni nuovi di poter funzionare sulla linea. Queste sono cose un po' curiose rispetto a un fornitore globale e produttore di tutto questo.

Poi passiamo alle grandi direttrici. Come ha detto prima Fano, abbiamo delle linee che sono già quasi pronte, noi abbiamo bisogno di economizzare il più possibile e riterremo opportuno che si cominciasse da dove è più facile. È vero che è stato detto che mancano comunque un po' di cordolatura e di infrastrutture; penso che Genova sia l'unica, se non una delle poche città laddove sulle strisce gialle poi diventano di colpo posteggi a pagamento, e oltre tutto questo accade e anche in assi di forza che provocano un po' di disagio all'erogazione del servizio pubblico e provocano un costo, perché alla fine sappiamo che un mezzo rallentato nel traffico è un costo che ricade sulle spalle di AMT e alla fine ricade sulle spalle dei lavoratori.

Faccio un passaggio leggero sul 2013, cosa siamo dovuti andare a fare noi tranvieri le cinque giornate, me le ricordo, per mantenere il trasporto pubblico che ci siamo riusciti ed è servito in questa situazione, però adesso noi pagheremo 1 milione e mezzo, 2 milioni di tasca nostra.

Ricordo ancora che parliamo ai tempi di Farello e c'era la famosa direttrice di Galileo Ferraris che ancora s'ha da vedere. L'azienda fra i denti al tempo aveva detto che portava 2 milioni, quella è una cosa che su gomma si potrebbe fare, sappiamo che ci sono già dei progetti nel cassetto del Comune di Genova, sarebbe anche utile, visto che stanno arrivando i nuovi diciotto metri, sapere qualcosa in merito a quello, anche perché la nuova direttrice porterebbe dei tagli delle linee tipo 356 e 82 e avremo anche lì un risparmio, oltretutto di mezzi e di macchine, laddove siamo sempre carenti, perché comunque il servizio di Genova è sempre critico.



COMUNE DI GENOVA

Non ho letto bene il PUMS, non so se c'è una grande officina. La AMT ha bisogno di una grande officina, non possiamo continuare a riparare i mezzi per strada, perché non ce la facciamo. È già impossibile logisticamente, abbiamo poco personale operaio, stiamo riparando i mezzi, a momenti ci si devono buttare sotto per ripararli, perché non abbiamo gli spazi e continuiamo ad avere una grande sofferenza. Parlando con un collega, mi è stato riferito di un autobus fermo da febbraio 2018 con un motore da revisionare fuori, che sono riusciti a metterlo in strada la settimana scorsa, perché è arrivato il motore, era difettoso, è venuta alla ditta, ha controllato, ha mandato un'altra ditta alla fine di tutto il casino. È vero che queste sono cose che sembra che non c'entrino con il PUMS, ma è proprio la logica del trasporto pubblico. Abbiamo bisogno di una grande officina, abbiamo bisogno di mezzi di autobus.

Abbiamo sentito anche del progetto della monorotaia, che pare il più conveniente. A noi la cosa fa un po' paura con nuovi mezzi di trasporto, perché i nuovi mezzi di trasporto significa comunque una nuova tecnologia, un nuovo sistema di manutenzione aggiunto, quindi un carico, non un carico superiore di manutenzione, un carico nuovo di manutenzione, perché bisogna creare una struttura nuova, bisogna creare un magazzino, bisogna creare tutta una serie di cose che nel tempo costano. Noi non è che siamo contro le tecnologie, noi sappiamo come funziona la nostra azienda, noi sappiamo come funzionano i finanziamenti pubblici; davanti a dei finanziamenti pubblici che, quando va bene, rimangono congelati per degli anni, che quindi non calcolano neanche l'inflazione, quindi praticamente vengono diminuiti, avere un nuovo sistema di trasporto, almeno la mia segreteria è preoccupata perché sono ulteriori costi aggiuntivi, non compensati dalla compensazione chilometrica. Non so se riesco a spiegarmi. Se noi facciamo due linee di autobus nuove, è vero che spendiamo di più, però gli autobus li abbiamo e, quando riusciamo, non per capacità ma per ricambi e costi, a ripararli, ripararne uno, ripararne due, tre è un conto: riparare invece un autobus e riparare un altro mezzo nuovo, vuol dire che la struttura è da raddoppiare. Non vuol dire che hai bisogno di integrare solo due o tre operai, questa è un'altra cosa che mi insospettisce un pochettino nel futuro. Ripeto, non è contro l'idea di avere un altro mezzo, è proprio l'idea futura che ci fa paura.

Abbiamo parlato anche del problema che andiamo a recuperare i mezzi piccoli, i nuovi investimenti la AMT li sta giustamente dirottando sui mezzi più grossi, perché comunque noi siamo in sofferenza da anni. È da anni che si comprano gli autobus pochi per volta e tutta la flotta è coinvolta. I mezzi piccoli ancora di più. Non vorremmo che alla lunga queste linee collinari minime, o comunque che hanno bisogno necessariamente di mezzi piccoli per come sono fatti fisiologicamente, non vorremmo che venissero date in concessione a qualcun altro che arriva ed è ben disposto a esercitare la linea con magari dei mezzi commerciali che trasportano le persone al posto degli autobus. A questo punto il ragionamento da anni che noi facciamo all'azienda: laddove ci sono delle linee con un minimo di carico, ma che comunque il trasporto pubblico deve ed è obbligato per missione a garantire un minimo di servizio, perché non cominciamo a comprare noi quei mezzi da 50 mila euro invece di un autobus da 150 mila, con i pezzi di ricambi che li trovi dal ricambista e invece degli autobus, soprattutto



COMUNE DI GENOVA

quelli piccoli, sono fatti da artigiani? Ricordatevi che gli ultimi autobus piccoli li costruisce uno che fa spazzaneve! Non per sminuire, è che è un mercato talmente risicato e talmente difficile che trovare un autobus piccolo ormai non si trova più. Ci sono dei mezzi commerciali che hanno la possibilità comunque di svolgere il servizio urbano, con magari dei posti più limitati, però ci sono delle linee che non hanno bisogno di fare grandi carichi. Questo è un altro ragionamento che potremmo fare, perché ovviamente noi teniamo a conservare il lavoro all'interno della nostra azienda.

Direi che ho esaurito quello che potevo dire, posso passare la parola al collega.

GAMBA (CGIL)

Credo che le risposte date dal professor Musso e dall'assessore Balleari da parte nostra siano largamente insoddisfacenti, perché un piano che verrà presentato così importante, così complicato, abortire un percorso di condivisione, come ha detto il professor Musso, cioè chiudere la porta alla possibilità di discutere con tutti i soggetti qui presenti al tavolo, credo che di per sé sia un errore politico, ma anche un errore di realizzazione. Io ricordo che le passate Amministrazioni si sono proprio bruciate sugli interventi sul trasporto pubblico. Mi ricordo la famosa busvia in val Bisagno che, non trovando un percorso di condivisione, è subito stata abrogata dai cittadini stessi. Io chiedo all'Amministrazione comunale di ripensare a un percorso di condivisione, dove tutti i soggetti portatori di interessi possano in qualche modo interagire, non solo con queste possibilità in audizione, ma attraverso, come abbiamo sempre indicato, i tavoli tematici. Questo è il primo punto, assoluto e indispensabile.

Siamo insoddisfatti sulle risposte che ci sono state date, almeno qui oggi, anche sulle risposte di merito del PUMS. Un PUMS che sicuramente è complicato, è di spessore, ma che è centrato esclusivamente sulle linee di forza. 1,7 miliardi, se non ricordo male, è il costo per la realizzazione delle quattro tranvie e degli interventi sul ferro, dimenticandosi completamente di cosa si vuol fare sulle linee collinari, che sono le adduzioni indispensabili che servono al 40 per cento dei genovesi per arrivare poi sulle linee di forza, perché il 40 per cento degli utenti genovesi è sulle colline ed è indispensabile servirle con delle linee collinari o le linee secondarie con maggiore intensità rispetto all'attuale. Sul PUMS questo non è indicato, non l'abbiamo trovato, è già la seconda volta che lo richiamiamo e non ci sono state date risposte. Non vorremmo che il saldo del servizio che si pensa di dare sul PUMS è quello di tagliare sulle collinari per aumentare sulle linee di forza. Noi su questo non siamo assolutamente d'accordo. Come non siamo d'accordo sulle risposte che sono state date sugli interventi che devono essere fatti a stralcio. Abbiamo dato delle indicazioni a Ponente la questione dell'1, a cui non è stata data una risposta, di cosa si vuol fare. Oggi abbiamo una situazione particolarmente complicata dal "Morandi", ma anche del passato era complicata, di una linea lunghissima che accumula ritardi su ritardi. Noi avevamo chiesto se si poteva o si doveva ripensare ad esempio a quell'asse, a ridisegnare quell'asse mantenendo naturalmente l'attuale servizio così configurato, ma ripensare se i quindici/sedici chilometri che fa quella linea si potesse in qualche modo spezzare.



COMUNE DI GENOVA

Qui non ci è stata data nessuna risposta, come non c'è stata data nessuna risposta, e non l'ho posta io ma l'ha posta un'altra organizzazione sindacale, all'asse protetto di Galileo Ferraris, che è un altro asse di forza che si potrebbe fare immediatamente e che potrebbe dare sicuramente una risposta positiva alla città. Come non è stata data nessuna risposta dall'assessore sulla questione delle corsie preferenziali che abbiamo posto nuovamente. Questa è una città l'Amministrazione comunale che pensa non al trasporto pubblico ma al trasporto privato. La testimonianza è quello che è successo con il ponte Morandi: si è creata una nuova strada dedicata ai camion, dove la viabilità privata e pubblica non può entrare e dove l'Amministrazione comunale non ha pensato di arginare e di dare una facilità d'accesso al trasporto pubblico e quindi non è stato creato un chilometro di corsia gialla, anzi, sono state tagliate. Non siamo per creare corsie gialle che impediscano la mobilità del traffico privato o che impediscano o che lo complichino, però è anche vero che in una situazione del genere forse un atteggiamento di carattere di privilegio nei confronti del trasporto pubblico doveva essere fatto, invece è stato fatto il contrario.

Anche sulla questione delle politiche tariffarie non capiamo che cosa si vuol fare. Noi abbiamo un grande problema di come si arriva ad una vera tariffa integrata sui tre vettori che oggi esistono: ferro, AMT e ATP. Oggi siamo ben lontani dalla realizzazione di una vera politica tariffaria integrata tra extraurbano, urbano e trasporto urbano ferroviario. Non siamo neanche d'accordo su quanto ha detto l'assessore per la questione della realizzazione della metropolitana. Non siamo d'accordo sulla deroga al codice degli appalti. Noi non crediamo che derogare al codice degli appalti serva per accelerare, anzi serve a bloccare gli interventi nella realizzazione dei progetti. Serve sicuramente a far sì che sia più permeabile quell'appalto a infiltrazioni mafiose e di altro tipo.

L'ultima cosa, e l'avevamo posta se non ricordo male all'inizio del percorso consiliare, sulle tecnologie da adottare. Purtroppo, o per fortuna, le tecnologie trasportistiche stanno evolvendo, le grandi case costruttrici mondiali di autobus stanno investendo tantissimo sui mezzi elettrici integrali; la domanda che abbiamo fatto: oggi è ancora attuale l'argomento tram, filobus di fronte alle nuove tecnologie che fra pochi anni ci saranno in campo? Perché il rischio è che spenderà questa città 1,7 miliardi in tecnologie che fra dieci anni saranno passate, quando magari potremmo investire le stesse risorse per mezzi che tra qualche anno saranno molto più attuali rispetto ad oggi. Quindi credo che un ripensamento anche sulle tecnologie e sulla questione del tram o meno sia da rifletterci maggiormente, soprattutto perché le tecnologie automobilistiche stanno andando in una direzione completamente diversa.

TRUFFELLI (Consigliere VII Municipio)

Vorrei portare alcune riflessioni sui temi del PUMS, poi il tema mobilità è molto ampio e lo affronteremo in un'altra sede. Ne approfitto per dire che abbiamo fatto una seduta di Consiglio congiunta a ottobre, in cui avevamo, come Consigli Ponente, Medio Ponente e Valpolcevera, avanzato alcune proposte e



COMUNE DI GENOVA

quindi poi speriamo di avere un incontro con il Vicesindaco per poterlo approfondire.

Vorrei porre all'attenzione alcune osservazioni da dare alla commissione per sapere un po' di cose. Sul parcheggio di Pra spesso parliamo del parcheggio di interscambio, vorrei ricordare però che il parcheggio di Pra non è solo il parcheggio di interscambio con la ferrovia, ma è l'unico parcheggio della delegazione, quindi, quando si parla di quel parcheggio, parlando di parcheggi di interscambio pensare ad eventuali tariffe, probabilmente si pensava ad altre, ma vorrei testimoniare alla commissione che da quel lato bisogna considerare in modo diverso, perché prevedere tariffe per chi non lo utilizza come interscambio nell'unico parcheggio della delegazione è un boomerang, perché si rischia di colpire invece persone che hanno bisogno di usare la macchina, perché o hai il box o la metti lungo la strada o c'è quel parcheggio. Quindi è un parcheggio di interscambio sì, ma non solo, è anche l'unico parcheggio della delegazione. Tra l'altro è in area non di ferrovia, quindi il rapporto con Ferrovie rispetto alla tariffazione non c'entra su questo ambito.

Si parla molto giustamente di linee collinari; noi già da prima, specialmente dopo il 14 agosto, teniamo a far presente una questione che è importante dal nostro punto di vista: occorre sulle linee collinari, specialmente certe linee, Municipio Ponente per chi non è pratico, ha la linea 1 che è l'unica linea di prossimità che attraversa le delegazioni e poi ha solo linee collinari che dall'Aurelia vanno sulle colline. Non abbiamo altro tipo di trasporto. Occorre una certa flessibilità degli orari delle linee collinari, ovvero se il treno, come è normale, fa qualche ritardo di tre, quattro o cinque minuti, che per Trenitalia non sono considerati ritardi, spesso il treno è in ritardo di tre minuti, significa che hai perso l'autobus che ti porta a casa e l'autobus che ti porta a casa magari devi aspettarlo un'ora prima della corsa successiva, a quel punto quel cittadino che utilizza in maniera di interscambio il trasporto pubblico il giorno dopo non lo utilizzerà più e quindi scenderà in macchina per venire a prendere il treno. Allora togli forza al servizio di TPL su gomma e togli senso al discorso di interscambio. Quindi, se queste linee collinari che portano dalle ferrovie alle colline, e sono le uniche, non hanno una certa flessibilità rispetto all'orario in cui arriva il treno, so che possono essere discorsi difficili da un punto di vista organizzativo, ma noi lo facciamo dal punto di vista dell'utenza, perché tantissimi cittadini che hanno subito usato la linea collinare dopo il 14 agosto, sapendo i problemi che ci saranno, dopo poco hanno smesso e sono tornati a scendere in macchina, perché due minuti di treno significa aspettare un'ora o più per l'autobus successivo. Bisogna avere un po' di attenzione su questi aspetti.

È stato fatto più volte il discorso della linea 1, anche noi l'abbiamo posto un po' di volte dopo il 14 agosto, perché era un problema già prima del 14 agosto, ma dopo è diventato un enorme problema. La linea 1 è per noi l'unica linea di prossimità, è l'unica linea che collega le delegazioni, l'unico autobus; al momento la linea 1 ha enormi problemi di due tipi: uno è dovuto alla coda, al tappo che trova tra Sestri e Cornigliano che comporta più costi di manutenzione, come diceva prima il rappresentante della CISAL, ma comporta anche il fatto che gli autobus non passano. Poi noi non abbiamo più l'autobus perché stanno fermi in



COMUNE DI GENOVA

coda e già prima succedeva a volte che arrivavano due o tre autobus assieme, ora abbiamo anche i buchi di venti, trenta minuti tra un autobus e l'altro, e per noi quello è l'unico autobus, l'autobus che utilizzano gli studenti per andare a scuola, l'unico autobus per spostarsi tra Voltri e Pra, tra Pra e Pegli, tra Voltri e Pegli o Sestri, se non prende il treno. E comporta anche che la conseguenza dei ritardi che fanno è che spesso e volentieri questi autobus inventano capolinea. Tu vedi arrivare l'autobus con scritto Pegli, perché questo autobus ferma a Pegli, se no poi non ha il tempo, se arriva fino Voltri, di tornare indietro, e questo aggiunge la mancanza di servizio di linea di prossimità. Per noi è un problema enorme. Al di là dei problemi di spezzare il carico, noi avevamo proposto, poi lo lasciamo lì, l'idea, perlomeno in questa fase di emergenza nelle ore diurne prevedere di fare un Voltri-Sestri che si colleghi al 3 che esiste già Sestri-Genova, in modo da alla parte che tra Voltri e Sestri che ha solo quell'autobus, togliere il problema dell'attraversamento di Sestri-Cornigliano che è quello che fa mancare la linea 1, che è una linea di prossimità.

Ci sarebbero tante altre cose da dire, ma forse sono poco legate al PUMS e più legate a problemi attuali, anche se questo dell'1 era un problema estremamente attuale, però è stato sollevato anche da altri.

Lancio lì semplicemente il discorso del navebus. Capiamo che cosa vogliamo farne del futuro. A Pra è stato realizzato anni fa un molo d'attracco, il molo è lì pronto, capiamo se vogliamo utilizzarlo oppure no. Ora potrebbe essere un caso, ci sono magari discorsi di costi eccessivi, però diamoci una risposta, perché abbiamo questo molo, tra l'altro collegato alla stazione, collegato al parcheggio di interscambio che non è solo di interscambio, potrebbe essere un'altra alternativa importante.

CENZUALES

Buongiorno a tutti. Nel mio intervento ripeterò un po' di cose dette le altre volte, perché non mi sembra che le risposte siano arrivate. Molto velocemente però, per non annoiare troppo l'uditorio.

La prima è di metodo. Il PUMS nel quadro strategico del professor Musso è indicato come riferimento ad un decreto ministeriale del 2017 e c'è scritto che serve per poi accedere ai fondi di finanziamento per le infrastrutture del trasporto pubblico di massa per le aree urbane; noi abbiamo detto che ci piacerebbe avere all'interno del PUMS un quadro di riferimento rispetto a degli indicatori numerici sugli obiettivi che si pone, perché ci sembra che invece noi mettiamo il carro davanti ai buoi. Abbiamo da prendere dei soldi e poi costruiamo uno strumento che giustifichi il fatto che dobbiamo prendere quei soldi per quella infrastruttura, perché noi non siamo assolutamente convinti che alcune delle cose che sono lì dentro servano alla mobilità sostenibile in modo significativo rispetto all'investimento fatto, ad esempio alla metropolitana. Ma anche sulle altre misure metodologicamente ci piacerebbe capire quanto, ho già detto altre volte, il prolungamento da Brignole a Martinez che è quello che è finanziato e poi Terralba e poi San Martino, come è scritto nella delibera di affidamento della progettualità che è uscita ad agosto – per chi non l'avesse vista, l'ho citata anche



COMUNE DI GENOVA

l'altra volta – ci piacerebbe capire che impatto ha su qualche indicatore numerico. Ad esempio quante persone lasceranno l'automobile o lo scooter per poi prendere il servizio di trasporto pubblico, altrimenti non si capisce, non è giustificata dal punto di vista tecnico la scelta diversa. Questo è il primo dato metodologico. Se poi serve per prendere dei soldi, ma abbiamo deciso che cosa andiamo a realizzare, stiamo facendo un'operazione un po' dietrologica.

Nel merito invece delle singole cose, sugli assi di forza, che noi ovviamente auspichiamo che siano tranviari e senza tecnologie innovative, andiamo sul sicuro che forse è meglio, lì sono già previsti i tre depositi officina su tre linee, sulla linea L, la linea AVB e la linea AP, però stiamo parlando di percorsi ancora non definiti e soprattutto stiamo parlando di cose di cui vedremo il traguardo molto in là nel tempo. Per la metropolitana la delibera che ho citato l'altra volta, e ancora oggi, si parla che i soldi arriveranno nel 2021. Quindi prima del 2021 non aprirà un cantiere per il prolungamento della metropolitana a Canepari e Martinez, non Terralba. Così è scritto nella progettazione. E quella progettazione è sub judge, perché ancora RFI e Trenitalia non hanno firmato gli accordi per cedere le aree. In più il Comune di Genova non ha i soldi per pagare la progettazione, quindi chiederà al Ministero di stornare i soldi della ferrovia, di decennale memoria, per cercare di trovare quei 3 milioni e rotti di euro che servono. Quindi stiamo parlando di una cosa che vedremo aprire nel prossimo ciclo amministrativo. Per gli assi di forza del PUMS ho idea che vedremo due cicli amministrativi prima di vedere qualcosa in essere. È per questo che noi chiediamo con forza, è stato detto a questo tavolo da diversi, di iniziare a fare il possibile e quindi sulla linea del Ponente liberare l'1, più che tagliarlo, dal traffico privato, in val Bisagno, che secondo noi è la linea prioritaria dove fare la tramvia, fare subito un percorso di qualità per il servizio pubblico attuale su gomma. Sono cose che si possono fare, ma che, come ho già detto l'altra volta, servirebbero anche a preparare la strada, perché semmai un miracolo accelerasse l'arrivo dei soldi, avremmo già risolto tutti i problemi di inserimento urbanistico e di accettabilità sociale: avremmo già lavorato con la popolazione, perché noi speriamo che sia un percorso partecipato con la popolazione, per trovare lo spazio all'asse di forza. Altrimenti, quando arriveranno i soldi, bisognerà cominciare daccapo e noi chiediamo di partire dai percorsi di partecipazione fatti dall'Amministrazione comunale nel 2011. Ma anche sul centro, ragionamenti fatti da uno che è intervenuto, si può fare molto lavorando a livello di PUT, quindi di regolazione degli incroci, per evitare le disfunzioni tipiche di via XX Settembre, tanto per dirne una. Per cui è più veloce andarci in bicicletta e in salita che con l'autobus da Brignole a De Ferrari. Quindi questa è una cosa che noi chiediamo all'Amministrazione, su cui non abbiamo avuto risposta e chiediamo che si attivi immediatamente, a maggior ragione dopo il crollo del ponte Morandi, nelle politiche di sostegno ai cittadini che hanno deciso di credere alle parole del Sindaco Bucci, che diceva usate meno la macchina e lasciate l'auto a casa. Anche noi registriamo l'effetto boomerang di cittadini che avevano creduto alle parole del Sindaco, ma sono ritornati indietro velocemente a comprarsi scooter e a riprendere l'automobile, perché poi alla fine il servizio offerto non era adeguato alle esigenze di mobilità di queste persone.



COMUNE DI GENOVA

Sul tema ferroviario a me spiace, ma i lavori fatti una dozzina di anni fa avevamo segnalato alla pubblica opinione che non erano proprio il meglio possibile: noi abbiamo tre o quattro errori madornali dei lavori che stanno facendo, certamente la soluzione migliora, ma stiamo spendendo più di 600 milioni di euro per questi lavori, ma la metropolitanizzazione della linea costiera non è completa, perché arriva fino a Sampierdarena escluso. C'è un buco tra Sampierdarena e Principe e poi da Principe a Brignole ci sono di nuovo i binari, perché c'è un errore, non è un errore, ci è stato spiegato che è stato voluto, il fatto che i treni a lunga percorrenza e i treni merci si incroceranno con i treni dei pendolari, dei treni locali, per dirlo all'antica, nella tratta tra Sampierdarena e Principe, perché bisogna – c'è scritto nei progetti – che chi viene dalla Valpolcevera si fermi a Sampierdarena con quattro binari attestati, perché devono passare di lì, perché volevano costruire un centro commerciale. Questo ci è stato detto dai tecnici di RFI dieci anni fa. Ci sono anche altri problemi legati a questo, ma facciamo attenzione, perché anche questa volta corriamo il rischio di costruire un'infrastruttura non partendo dal modello di servizio, quindi non abbiamo deciso qual è il ruolo che deve avere quel vettore, quello ferroviario, che è il grande assente del PUMS; non sappiamo qual è il ruolo che il PUMS affida al servizio ferroviario in ambito urbano metropolitano e quindi poi a posteriori o gli Uffici della mobilità o altri tipi di uffici dovranno decidere come utilizzare questi quel tipo di vettore. Chi compra i treni, quanto costano. Anche su questo c'è da dire che il decreto Genova/Ischia, passatemelo come ambientalista questo soprannome, prevede che vengano dati 45 milioni di euro, mi sembra, per il trasporto pubblico, non è chiaro e chiediamo formalmente a che cosa sono destinati questi soldi. È già stato detto troppi soldi secondo noi vengono dati a Trenitalia, molto probabilmente, abbiamo letto l'altro giorno sul giornale un trafiletto, che lì dentro c'è il finanziamento dell'integrazione tariffaria. Noi diciamo che è sbagliato utilizzare quei soldi per ripagare presunti ammanchi di qualche azienda di trasporto, ma che devono essere utilizzati per dare un servizio migliore ai cittadini genovesi. Quindi avere una chiarezza su come vengono spesi quei soldi non sarebbe cosa malvagia.

L'ultima cosa sulle linee collinari molto velocemente. Noi abbiamo paura che il PUMS prefiguri un modello che è quello di Pra: io dico ci sono i parcheggi di interscambio e in questo modo taglio le linee collinari, così poi la gente prenderà la macchina, forse si fermerà al parcheggio di interscambio invece che proseguire e poi prenderà il vettore di forza. Noi pensiamo che il modello non debba essere quello. Nel contesto genovese, ligure in generale, il modello dell'interscambio non è un modello valido, ci sono le condizioni per dare alla maggioranza della popolazione un servizio di trasporto pubblico di qualità ad un costo basso fin dall'uscio di casa, e noi vorremmo che il PUMS fosse organizzato con questa logica. Abbiamo paura invece che la logica sottesa sia che con l'automobile bisogna convivere, facciamo qualcosa per il trasporto pubblico, però tutto sommato lo status quo non ci dispiace più di tanto. Dobbiamo affrancarci dall'uso dell'automobile, dai mezzi individuali a motore, perché è l'unico modo per farli convivere ad esempio con la mobilità dolce, con la mobilità pedonale e la mobilità



COMUNE DI GENOVA

ciclabile, perché se no altrimenti non riusciremo mai a soddisfare quel tipo di esigenza.

CANEVACCIUOLO (UIL)

Quando a noi venne presentato, non a noi direttamente ma venne presentato all'interno dell'azienda AMT il PUMS attraverso il senatore Musso, già all'epoca noi sollevammo delle perplessità. Diciamo che le due più importanti erano: i tempi di attuazione di tutta questa roba, senza entrare poi nel merito, poi i finanziamenti per fare tutta questa roba e portare avanti questo progetto e, visto che ci era stato detto che ci volevano diversi anni affinché si portasse a compimento tutto questo bellissimo progetto, che però noi in certi passaggi avevamo criticato, chiedevamo anche che cosa sarebbe potuto accadere nel momento in cui, perché il mondo gira, ci fosse un domani qualche altro soggetto a gestire la città di Genova e magari di quella roba alcuni passaggi poi non li condivideva e si sarebbero dovute fare altre cose. Logicamente ci era stato detto che questi erano dei rischi che si sarebbero potuti verificare e che quindi noi oggi dovevamo eventualmente partire con quello che c'era in campo.

Fatta questa piccola premessa, noi avevamo fatto anche presente alcune problematiche che c'erano all'interno del piano per quanto riguarda il Ponente; oggi, visto che c'è stato anche l'intervento di un consigliere del Ponente genovese, se non ho capito male, del Municipio VII, quella di fare, come è stato detto dell'ultimo intervento, la linea direttrice 1 che abbia una corsia preferenziale da Voltri arrivare a caricamento riteniamo che sia molto complicato, perché poi la direttrice, anche per il traffico privato, allo stato attuale, lasciando perdere il crollo del ponte Morandi e tutta la circolazione che si è andata a incasinare in questi ultimi mesi, però fare un asse dove il traffico privato poi non ha sbocco per potersi muovere, diventa un problema, perché a quel punto bisogna fare una scelta drastica da dire: o si va in asse protetto da Voltri a caricamento solo con l'autobus e la macchina la lasciate dove volete, se no bisogna dare la possibilità a entrambi. Anche perché qualunque Giunta dovesse prendere una decisione del genere, quindi io mi riferisco a quella di limitare anche il traffico privato, novantanove su cento, siccome la politica vive di voti, poi sarebbe un suicidio per la prossima volta.

Quando abbiamo fatto questi ragionamenti abbiamo detto che in passato sono state fatte delle azioni che hanno dato dei risultati positivi, e io mi riferisco a quando era stata tagliata la linea 1, proprio per effetto che una linea lunga percorrenza può avere lungo il percorso un sacco di problematiche: un blocco stradale, uno sciopero, una qualsiasi cosa, per cui si isolano due parti della città (il Ponente dal Levante). All'epoca era stato creato un taglio della linea 1 nella zona di Sestri, secondo noi quella roba lì era molto funzionale per un semplice motivo: sì che, se io parto da caricamento e arrivo a Cornigliano, che c'è il blocco dell'Italsider, le persone non si possono più spostare, però tutti quelli che stanno a Sestri e che abitano nel Ponente, quindi mi riferisco alla zona di Multedo, di Pegli, di Pra, di Palmaro e di Voltri, perlomeno quella fascia di popolazione, di cittadini che magari durante la giornata si erano spostati verso Sestri, o in altre delegazioni,



COMUNE DI GENOVA

avevano la possibilità di poter tornare a casa. Noi avevamo perorato questa scelta, l'avevamo portata avanti, però un bel giorno non si sa il perché si è ritornati alla vecchia maniera. Quindi questo era un progetto che funzionava, qualcuno ha pensato bene di toglierlo di mezzo e ritornare alla vecchia maniera e oggi ci ritroviamo con tutti i problemi che si diceva.

Abbiamo il problema poi delle linee collinari. È vero che, quando si arriva magari in due o tre minuti di ritardo con il treno, si perde l'autobus collinare che nelle zone del Ponente sono molto vaste, perché abbiamo un sacco di linee, abbiamo il quartiere di Pra, del CEP, di Pegli 2, di quartiere Giardino, per quanto riguarda la gestione di AMT solitamente quelle linee, io parlo un po' di tutte in generale, hanno una frequenza media nelle ore di punta di dodici minuti, per cui io, se perdo un autobus, so che aspetto l'altro per dodici minuti. Io parlo nelle ore di punta. Poi abbiamo nelle ore di calma dove il servizio viene ridotto per effetto di minori autobus che girano sulla linea, vengono portati anche a venti minuti. Quindi abbiamo sempre dei tempi che tutto sommato sono accettabili. Poi è logico, per noi se ce ne fosse uno ogni cinque minuti sarebbe ancora meglio, però poi si vanno ad affrontare dei costi a livello aziendale che con quelle che sono le risorse diventa difficile dare quelle frequenze.

Però qui dobbiamo fare anche un ragionamento. Prima è stato detto che nelle linee collinari noi abbiamo la difficoltà che non abbiamo i mezzi piccoli, per cui cosa è successo in questi ultimi anni? Con la scusa che all'interno delle aziende, l'azienda, in questo caso AMT, non riesce a reperire dei mezzi piccoli, è costretta ad esternalizzare il servizio a delle ditte. A quel punto come AMT che dovrebbe poi, avendo dato in concessione queste linee che le svolgono altri vettori, dovrebbe prestare un occhio di attenzione sulla regolarità del servizio, però purtroppo questi gestori "privati" non hanno la stessa regolarità e funzionalità che potrebbe avere AMT, perché, quando da noi si scassa un autobus o c'è un guasto, si cerca di fare di tutto in tempo breve o in tempi accettabili per sostituire con l'autobus. Quando si rompe un autobus, e c'è solo quello, quando si rompe quello, uno aspetta sì un'ora e mezza o due, perché, finché non ne trovano uno da un'altra parte, non c'è la possibilità. Noi non vorremmo che dietro a questa scusa che non ci sono gli autobus piccoli, per cui bisogna esternalizzare il servizio, a lungo andare tutte le linee collinari, a prescindere dalle zone geografiche della città che possono essere il centro, il Levante e il Ponente, si trovino davanti a un servizio in netto peggioramento, perché, se la strada che qualcheduno vuole adottare è quella, non ci sono autobus, quindi bisogna darla ai privati, il problema che poi ci troveremo ad affrontare sicuramente sarà questo qui.

Noi abbiamo anche fatto delle richieste. È stato detto prima: ci sono alcune ditte che fanno questi servizi che comprano degli autobus, comprano dei furgoni che poi sono dei Daily o di altre marche, che poi vengono carrozzati a mo' di autobus, quindi per il trasporto persone e via scorrendo. Sono autobus che hanno anche delle capienze contenute, ma noi abbiamo delle zone della città che hanno un trasporto di passeggeri o di utenza contenuto, perché faccio l'esempio: se io devo andare su a Fiorino alle dieci e mezza del mattino, quando vado su di là e porto giù quattro o cinque persone, che io ci vada con un autobus da trentaquattro posti o ci vado con un autobus da nove posti, non cambia la cosa perché le



COMUNE DI GENOVA

persona le porto giù lo stesso. Quindi abbiamo detto: perché anche noi non ci attrezziamo in quel modo per poter dare una risposta e poter dare un servizio di qualità agli utenti e ai cittadini del servizio? Però a volte sembra che queste cose da una parte entrano e dall'altra escono.

Comunque noi siamo a richiedere con forza dei tavoli congiunti per entrare nel merito di quello che è tutto il piano del PUMS, perché non vorremmo che sulla carta ci sono illustrissime persone e dei cervelli che sicuramente butteranno giù dei progetti che sono magnifici, però come si guida un autobus, dove bisogna andare con l'autobus, cosa bisogna fare con l'autobus... sono convinto che di queste persone magari non ce n'è manco mezza. Noi, non per essere delle persone che si vogliono elevare a chissà quale grado di conoscenza, però a volte diciamo che, se all'interno di tutti questi progetti ogni tanto si sentono anche gli addetti ai lavori, può darsi che la piccola stupidata che magari può servire per risolvere quei problemi che si potrebbero venire a creare, il nostro piccolo contributo lo possiamo dare.

BRUSONI (Presidente)

Iniziamo ora con gli interventi dei consiglieri. Consigliere Pandolfo, prego.

PANDOLFO (PD)

Grazie, Presidente. Intanto ringrazio il professor Musso per le risposte. Io la volta precedente avevo chiesto in merito ai 5 milioni come sarebbero stati impiegati, pur conscio che il Sindaco aveva già fatto alcune esternazioni rispetto a delle priorità, anzi a dei destini precisi per la val Bisagno e per il Levante creando alcune aspettative, ma sono concorde rispetto al fatto che invece ci debba essere una progettazione di interventi nel quadro strategico che il PUMS andrà ad individuare, proprio in ragione del percorso che bisogna mettere in atto. Da questo punto di vista le chiedo, Presidente, qual è l'iter che noi ci prefiggiamo da qui all'ottobre del 2019, la data alla quale si faceva riferimento per una delle tappe del piano urbano della mobilità sostenibile, ossia quale cronoprogramma ci diamo, anche in vista dell'organizzazione di queste commissioni. Altrimenti rischiamo che una commissione diventi di domande, l'altra di risposte, un'altra di nuovo domande e continuiamo con questa. Invece dobbiamo, è chiaro, dopo uno screening, anche nel rispetto degli auditi che ringrazio anche oggi di averci fornito nuove risposte e sollecitazioni, però parcellizzare il dibattito del PUMS anche rispetto a delle indicazioni che ci dà il professor Musso, che ci dà il vicesindaco Balleari e che ci consentano di contingentare il tema. Oggi, a partire dai temi di connessione con le grandi infrastrutture: nodo ferroviario, terzo valico, gronda dico, anche in ragione, e in questo senso il mio primo intervento, avevo anche nuove domande da porre, perché abbiamo visto i giornali di ieri rispetto a questo tema della cosiddetta "gronda bassa" e questo dibattito che è stato innescato nuovamente, credo che su questo, a partire dallo scenario in cui il PUMS si va ad innestare, quindi la mobilità urbana, ma anche in relazione ovviamente a ciò che accade fuori dallo schema della città, sia assolutamente importante. Quindi mi



COMUNE DI GENOVA

farebbe piacere comprendere, e confermo qui quanto già espresso pubblicamente, ossia che il percorso delle infrastrutture che è stato avviato e che oggi è arrivato e può essere reso cantierabile come quello ad esempio della gronda, deve proseguire senza la messa in discussione con nuovi progetti oggi e oggi esplicitati, perché sarebbe tardivo.

Come invece in ritardo è il nodo ferroviario. In questa sede ho più volte richiamato alla necessità che l'Amministrazione avvii un tavolo istituzionale costante, com'era con la precedente Amministrazione, come è stato con la precedente Amministrazione per richiamare RFI ai compiti che le sono propri e che sappiamo ci sono delle difficoltà, ma in ragione di queste difficoltà non possiamo consentire che ci siano nuovi ritardi sul nodo ferroviario.

Allo stesso modo, rispetto ai temi del terzo valico, abbiamo visto le dimissioni che ci sono state, gli stop, i mancati finanziamenti, gli aspetti che riguardano quest'altra importante grande opera, con la quale ovviamente la mobilità urbana di Genova deve far i conti.

Venendo alle questioni più urbane, quindi interne al piano urbano della mobilità, sui bus gratis quindi abbiamo scherzato, il bus gratis non si può fare, forse sarebbe utile, anziché moltiplicare le esternazioni, come anche nel caso di altre opere e infrastrutture che la città aspetta, evitare di fare queste esternazioni alle quali poi ovviamente non possono seguire fatti. Quindi su questo abbiamo compreso, soprattutto dalle risposte del vicesindaco Balleari, che il Sindaco scherzava con quelle esternazioni. Ha detto il Vicesindaco che il bus gratis non è una strada percorribile o sbaglio? All'inizio della sua illustrazione. Lei ha detto che il tema del bus gratuito in questa fase ovviamente non è sostenibile. Quindi, rispetto a quello che ha detto il Sindaco con tanta sicurezza, è evidente che questo fatto non è percorribile e lo scopriamo oggi, quindi dico la sintesi è che abbiamo scherzato.

Val Bisagno. Proprio in ragione dell'aspettativa che genera e che anche lì non può seguire gli annunci e le esternazioni, mi piacerebbe capire cosa c'è davvero di concreto all'attenzione dell'Amministrazione rispetto al collegamento della val Bisagno e, allo stesso modo, del Levante sul quale, ripeto, il Sindaco ha fatto esternazioni piuttosto precise, anche rinunciando ad esempio al prolungamento della metropolitana verso San Martino; lei prima, assessore, ha fatto riferimento alle potenzialità e alle possibilità che ci sono sull'estensione della metropolitana verso Ponente, invece a me faceva piacere comprendere a Ponente.

Poi sulla navebus, siccome proprio l'altra volta abbiamo analizzato qual era il percorso che portava l'evoluzione di un servizio turistico, che in qualche modo poteva dare un supporto e un'alternativa alla mobilità urbana, abbiamo anche appurato che un servizio invece completo di mobilità urbana doveva prevedere altre modalità, altre formule proprio nei mezzi, allora mi domando quali tratte sono allo studio e con quali modalità per l'evoluzione e l'utilizzo del mare.

Un appello invece alla Presidente di commissione per fare in modo che le prossime sedute siano davvero focalizzate su alcuni temi noti, più brevi, in precedenza ai consiglieri, in modo da potersi preparare e non fare una discussione troppo ampia.



COMUNE DI GENOVA

REMUZZI (LSP)

Vorrei sapere cosa si prevede per il Levante cittadino.

GRILLO (FI)

Io andrò molto sintetico, anche perché le questioni le avevamo già evidenziate nella commissione consiliare precedente. Intanto desidero ringraziare l'assessore, la Giunta per il notevole lavoro che hanno sviluppato dopo il crollo del ponte Morandi, superando oggettive difficoltà che in passato non erano mai state affrontate. Grazie per il lavoro che è stato sviluppato.

Poi ripropongo, assessore, in modo particolare a lei, Musso, che ringrazio sentitamente, perché è anche un esperto nel settore, di predisporre un piano concretamente realizzabile nel prossimo triennio. Fra un mese mi auguro che avremo, qualora il Parlamento lo approvi in tempi rapidi, la legge finanziaria, è auspicabile che il bilancio previsionale 2019 sia presentato quindi con urgenza al Consiglio comunale per consentire di utilizzare il più possibile il 2019 per affrontare concretamente gli obiettivi che il piano prevederà.

In quest'ottica io ritengo che sia opportuno nel piano affrontare alcune priorità. Primo, fare il punto sulle piste ciclabili. Ho richiamato nel mio intervento precedente che vi erano anche finanziamenti, che non ci è dato conoscere se tutti siano stati utilizzati. Un piano concreto di obiettivi concretamente realizzabili; fare il punto sul proseguimento della metropolitana Brignole-Terralba. Io abito in quella zona e quotidianamente sull'autobus sono interrogato dai cittadini, che da anni leggono progetti, proposte che poi non solo non si concretizzano, ma non c'è chiarezza sui tempi. Io vorrei che questa Giunta, che questa maggioranza, che questo Consiglio comunale operasse nella programmazione degli interventi con più concretezza e con concretezza dire ai cittadini che nel 2019 queste opere non possiamo farle, e motivare il perché. Questa è un'opera di cui si parla da molti anni e non ci è dato conoscere a che punto siamo e modalità e tempi in cui si prefigura possa essere affrontato.

L'altra emergenza è che l'unica valle della provincia di Genova sprovvista di ferrovia è la val Bisagno. Quindi in una logica di priorità, pur ovviamente concordando con tutto quanto ovviamente devono affrontare le periferie, dalle alture alle grandi direttrici di traffico nella nostra città, la val Bisagno è assolutamente prioritaria: non ha ferrovia. Quindi contrariamente ad altre valli ha la necessità anche in questo caso di capire. Quanti progetti abbiamo letto in questi anni? Perfino di una funivia che doveva attraversare la valle. Cerchiamo di capire, per agevolare il tratto in Val Bisagno che raccoglie poi tutta la val Trebbia, l'alta val Bisagno, eccetera, progetti, programmi, se non nel 2019, quantomeno in un piano biennale che possa essere verificato.

Erzelli. L'ho già detto l'altra volta e lo ripeto, si è partiti dalla funivia, adesso si parla di monorotaia, la monorotaia costerebbe molto di più della funivia; sulla monorotaia ci sarebbe un concerto fra i dirigenti, il DITEN, il Comune, la Regione e quant'altri, anche qui cercare di capire se questo progetto nel 2019 possa essere concretizzato. Vado per titoli, non devo dare più di tante motivazioni.



COMUNE DI GENOVA

Formalizzo ancora due proposte. La prima, assessore, che è stato approvato il decreto da parte del Parlamento sull'emergenza ponte Morandi; sarebbe opportuna, questa è un'assoluta priorità, capire, rispetto alle richieste che hanno formalizzato Comune e Regione, quante risorse nel decreto sono previste e quante sono le risorse che mancano per affrontare il problema legato all'emergenza decreto. Questo sarebbe importante per consentire al Consiglio comunale, d'intesa con la Giunta, eventualmente di formalizzare proposte al Governo, ai gruppi parlamentari affinché ciò che manca nel decreto possa essere eventualmente rivisto nella legge finanziaria, perché a leggere dalla stampa giornaliera e dalle dichiarazioni soprattutto dei sottosegretari del Governo tante cose vengono rimandate alla legge finanziaria. Quindi fare il punto su questo: quante proposte sono state accolte, quante non sono state accolte, quali iniziative intendiamo attivare. Secondo, sempre legato all'emergenza, valutare, d'altra parte lo hanno ricordato, è stata una proposta del Sindaco, l'eventuale gratuità per l'uso dell'autobus da parte dei cittadini della Valpolcevera e del Medio Ponente, perché, se questo meccanismo fosse in qualche misura finanziato da altri soggetti ovviamente, potrebbe consentire il fatto che i cittadini usino di più i mezzi pubblici e che non utilizzino le loro... limitata a queste due zone, se è possibile. È un problema che può essere approfondito, anche perché la questione del ponte Morandi non durerà un anno. Io non sono ottimista sul fatto che il ponte venga realizzato in un anno. Marcatevi la data di oggi e verificheremo se fra due anni sarà tutto finito. Io ne dubito.

Grandi infrastrutture. Io non entro nel merito: gronda e terzo valico in particolare. A leggere dalla stampa, il Governo avrebbe acquisito il parere costi/benefici. Dalle notizie della stampa di ieri e di oggi corrispondono al vero. Se è stata affrontata la questione costi e benefici, che è la proposta che poi ha bloccato in qualche misura la riconferma di queste opere, capire anche in questo caso da parte del Comune, Regione, Consiglio comunale, quali sono i risultati di questa indagine che è stata fatta costi/benefici e capire che cosa a questo punto intende fare il Governo, perché queste due opere sono importanti, anche se strettamente collegate alla nostra città.

Concludo chiedendo alle organizzazioni sindacali, può parlare anche uno per tutti, considerata l'ora, noi recentemente abbiamo ricevuto le organizzazioni sindacali rappresentanti dell'AMIU, della nettezza urbana che ci hanno segnalato molte criticità, legate in modo particolare al crollo del ponte Morandi, volevo chiedervi anche per quanto riguarda il pubblico trasporto se vi sono criticità che in qualche misura possiate evidenziare per consentire al Consiglio comunale, che poi ovviamente può stimolare la Giunta o altri soggetti, ad affrontare anche in termini più concreti le problematiche che riguardano i lavoratori ed eventuali disservizi legati soprattutto all'emergenza del ponte Morandi.

ARIOTTI (LSP)

Intanto ringrazio tutti i sindacati e gli auditi presenti. Nella precedente commissione ho chiesto delucidazioni per quanto riguarda le sanzioni recentemente recapitate ai lavoratori di AMT per gli scioperi dell'anno 2013, poi



COMUNE DI GENOVA

ho parlato anche dell'ampliamento della metropolitana in tutte le delegazioni della città. Se non sbaglio, Genova doveva essere una delle prime città al mondo ad avere la metropolitana a fine Ottocento e poi purtroppo è arrivata ultima. Ma certamente abbiamo dei problemi a livello territoriale: è una città diversa dalle altre. Ad esempio Valencia, come esempio, ha una metropolitana che per la maggior parte è in superficie e questo si pensava anche per Genova, questo sarebbe un sogno per avere finalmente una città alla pari di tante altre capitali e città importanti d'Europa. Certo le difficoltà sono molte, però questo è un nostro sogno. Mi ricordo che anche durante la Giunta Vincenzi si pubblicizzava la possibilità di ampliare la metropolitana di superficie anche a Ponente e in altre delegazioni, poi purtroppo questo non si è fatto.

Zone collinari. Genova non è una città come tutte le altre, le zone collinari sono presenti in tutte le delegazioni della città, quindi non è una cosa rara che abbiamo Genova, ma dobbiamo pensarci assolutamente. Io per qualche periodo negli anni scorsi ho visto la gente andare a piedi su dal CEP verso Voltri, non era una cosa mai vista prima. Quindi ora la cosa sembra un po' essersi ridimensionata, però il problema persiste, c'è e non possiamo far finta di niente, dobbiamo lavorarci. Le zone collinari sono parte della città, non siamo in provincia, io abito anche lì e siamo proprio nella città di Genova. Quindi è importante pensare soprattutto, e non solo, alle zone collinari.

Parcheggio di Pra. Non può essere visto solo come interscambio, è fondamentale per la cittadinanza di Pra e anche per i commercianti, perché tanti magari posteggiano l'auto nella stazione di Pra e poi magari vanno a fare un giro per i commercianti presenti. Se andiamo a levare anche quella possibilità di parcheggio, ci saranno anche i commercianti che potrebbero protestare.

La linea 1 a Ponente. Mi accodo anche io su questo, perché sarebbe opportuno avere una linea che va da Voltri a Sestri, perché in effetti la linea 1 ha una percorrenza molto ampia e lì andrebbe rivisto. Mi accodo anch'io a questa richiesta, il rafforzamento anche della linea navebus. Ovviamente la val Bisagno, le periferie, la Valpolcevera e il Ponente sono un po' le zone più colpite. La val Bisagno è l'unica zona della città che non è servita da una linea ferroviaria. Avevo chiesto anche per quanto riguarda il problema delle ferie dei lavoratori, ma questa cosa sembra un po' essersi risolta.

Valpolcevera, aree di interscambio. Il Vicesindaco lo saprà meglio di me, c'è un'area a fianco alla stazione di Bolzaneto, che è di proprietà di Ferrovie dello Stato, che potrebbe essere presa in considerazione per un'area di interscambio. Ma non solo, perché, come detto in altre commissioni, Bolzaneto è molto colpita anche dalla tragedia del ponte. Purtroppo i veicoli passano di lì, ma in pochi si fermano e sarebbe opportuno anche vedere qualcosa per quanto riguarda i commercianti, ma non voglio uscire dalla discussione.

Per quanto riguarda la sicurezza dei lavoratori di AMT, se c'è qualche altra novità in merito, perché comunque ci sono delle linee e degli orari purtroppo abbastanza pericolosi per quanto riguarda soprattutto i passeggeri, ma anche gli autisti, quindi se ci sono dei progetti in merito.



COMUNE DI GENOVA

PUTTI (CG)

Avrei voluto fare due battute all'inizio, non ci sono gli interlocutori, ma qualcuno glielo racconterà. Prima volevo dire a Pandolfo, che oggi ha detto due volte gronda e tre terzo valico, quindi è a posto, può andare a casa, la signora Raffaella è contenta e lui sarà tranquillo. È un po' come, quando ci si confessava tre pater ave gloria al giorno e uno era a posto, dici due volte gronda e tre terzo valico ed è fatta. È andata!

Mi sarebbe piaciuto dire alla capogruppo, che stamattina faceva riferimento alla mia nomina a Presidente della I Commissione da parte della maggioranza, che stranamente nel Regolamento si prevede che venga eletto un rappresentante dell'opposizione, non un rappresentante del PD. Se proporrà un emendamento allo statuto o al regolamento nella prossima previsione, può darsi che cambiamo, così è tranquilla e si rasserena un po', perché altrimenti sta maluccio.

L'ultima cosa è che volevo riproporre il monumento al cuculo, che è l'infrastruttura che manca al PD; io lo sostengo: secondo me un enorme monumento al cuculo porterebbe un sacco di posti di lavoro, farebbe lavorare tantissime ditte probabilmente di qualche altro paese, come sono quelle dei subappalti dei subappalti a cui siamo abituati, quindi andrebbe tutto bene.

Veniamo però al tema, che è più interessante. Io ringrazio anche per la pazienza di così tante domande, aver approfondito le risposte, averle riportate qua, avevo ancora una domanda, perché non so se l'altra volta poi ne abbiamo parlato, perché ho avuto l'occasione di ascoltare la dottoressa in un altro contesto, quando aveva parlato di due cose. Una, so che c'è questo bando del MIT a fine anno, volevo capire qual era l'obiettivo, se ci si prova a concorrere come Comune, qual è l'obiettivo relativamente a questo bando. Le altre due cose sono: una rispetto all'ipotesi di uso di piste ciclabili, avevamo parlato l'altra volta del fatto che sia difficile poter considerare le sponde dei torrenti in val Bisagno in Valpolcevera come luoghi di utilizzo in quella direzione per le ben note problematiche idrogeologiche, vorrei capire se però non fosse possibile nessuna valutazione, perché davvero in molti territori ad esempio della provincia di Treviso ci sono tantissimi posti, lì è fatto di grossi canali che vengono utilizzati in questo senso e anche lì mi risulta siano zone altamente soggette ad alluvioni. Quindi questa cosa vorrei capirla. Poi vedere un attimo, siccome sono andati via, ho visto due signori che avevano proposto la pista ciclabile in Valpolcevera, se quel progetto è stato considerato interessante ai fini di essere in qualche modo utilizzato per una programmazione in valle. L'ultimissima. Chiederei alla dottoressa se potesse riportare i dati, molto interessanti, sul casello di Bolzaneto che avevo sentito l'altra volta sui flussi di traffico sia di macchine, quindi autoveicoli, sia di TIR. Risulterebbe quindi che il casello di Bolzaneto è uno tra i più trafficati d'Italia relativamente a questi dati. Specialmente sui TIR la preoccupazione che c'è, dovrebbe essere realizzato in zona strada di scorrimento nell'area di trasta, una nuova realizzazione industriale del gruppo SOGEGROS che prevede la realizzazione di una rotonda in quella strada ad alto scorrimento e si prevede, lì ci sono i famosi 18 mila veicoli che vanno e i 17.500 che tornano normalmente, si prevedono altri 1.500 veicoli, tra cui 150 TIR giornalieri. Quindi volevo capire se



COMUNE DI GENOVA

questa immissione in qualche modo non potrebbe contribuire a sconvolgere un po' le pianificazioni previste.

L'ultima cosa che annoto. Capisco tutte le problematiche, credo che il problema dei posteggi a Genova sia una delle cose più ricorrenti, io ricordo che avevo fatto un lavoro con delle scuole elementari e medie per parlare con i bambini e individuare i bisogni dei bambini, quello che riportavano come primo erano i posteggi. Questo per darci un'idea dei bisogni indotti da genitori a bimbi e ragazzi, quindi delle cose di cui si parla di più in famiglia come una cosa che causa frustrazione e nervosismo complessivo. Comprendo tutto questo, però allo stesso tempo non si può realizzare un posteggio di interscambio ai Piani di Praglia, perché così non c'è nessuno che deve posteggiare, altrimenti mi sembra che la pianificazione si indebolisca. Questo lo voglio dire un po' a sostegno, invece, di una pianificazione che preveda, come è stato accennato, che i posteggi che siano a Pra, o che siano in altre zone subito dopo l'ingresso in città, secondo me ha senso, altrimenti oggettivamente perderebbero di senso, anche perché purtroppo qua da noi le uscite autostradali sono in città. Ricordo che Bolzaneto è in città, perché qualcuno continua a dire, tipo il consigliere Pandolfo, che la gronda sarà realizzata fuori città. Bolzaneto e Pontedecimo sono in città, ve lo confermo.

BERNINI (PD)

Una prima questione di carattere generale e poi due invece da rappresentante di Quartiere. Forse sulla questione della metropolitana in medio stat virtus, nel senso che, se noi chiediamo di escludere completamente ogni percorso concorsuale per individuare chi continua i lavori della metropolitana, sia verso Martinez che verso Canepari, troveremo chi vi dice state attenti, perché altrimenti potete finire nelle mani di un mercato che... mentre invece la cosa che forse può essere in qualche modo di mediazione è che, anche se ha bisogno di una manutenzione, visto che ormai è da tanti anni che è stata realizzata, la linea di segnalamento comunque, se si dovessero cambiare le centraline, avrebbe dei costi elevatissimi e può essere l'elemento fisso. Io ricordo che Metro Genova era composta in parte da Ansaldo, in parte invece dal fornitore di altro tipo di lavori: dalla carena per quanto riguarda gallerie... La parte che è il lavoro grosso di carpenteria e di costruzione più legata alla parte edilizia, può essere oggetto di una forma, anche semplificata, di gara in modo tale che, fissato il fatto che devono per forza rimanere fissi i segnalamenti, perché l'investimento per cambiare le due centraline sì che cambierebbe veramente l'importo complessivo della spesa complessiva per fare l'allungamento, ma invece si può avere un percorso per la parte con minore valore aggiunto, ma di uguale importanza in termini invece di lavoro incorporato, di lavoratori genovesi e avere un percorso trasparente, anche se semplificato.

Faccio il consigliere di Quartiere. Nulla da eccepire sul lavoro di DITEN, peraltro, quando ero assessore alle grandi infrastrutture, l'ho usato per il calcolo sui costi/benefici della gronda, però affiancato all'Istituto di economia dei trasporti per avere anche una serie di analisi più numeriche che potessero in qualche modo dare una visione composita e interdisciplinare della questione onde



COMUNE DI GENOVA

evitare l'accusa di aver utilizzato l'università per fare il formalizzatore delle idee del potere già precostituite, che è cosa che facilmente accade, lo sappiamo bene. Nel caso specifico, sia da Presidente di Municipio che da assessore, del progetto "Gate", che poi è quello di cui si discute quando si parla di funivia per gli Erzelli, addirittura non ci siamo fermati a questo: sia l'Istituto delle comunicazioni sia Aeroporto che anche Ferrovie hanno giustamente richiesto che alla preparazione del progetto fossero presenti anche i rappresentanti dei progettisti di questo tipo di opere, l'equivalente dell'Ordine degli ingegneri, ma quella componente che costruisce funicolari, funivie, monorotaie, eccetera, in modo tale che la scelta non fosse politica (mi piace la monorotaia, mi piace la funivia), anche perché lei ricorderà, assessore, che la prima ipotesi presentata, l'accordo di programma Erzelli, quindi parlo della notte dei tempi, i primi albori di questo millennio, già prevedeva una funicolare realizzata non in superficie, perché quella è una collina che ha tutta una serie di protezioni di tipo ambiental-paesaggistico, trattandosi della collina che ospita la bandiera di Sant'Andrea già vituperata, ma che adesso viene salvaguardata dalla soprintendenza, per cui avevano già quelli di GHT presentato dei progetti; sono stati i costruttori, i progettisti che costruiscono sia l'una che l'altra cosa che hanno posto in evidenza la funivia come sistema più semplice, meno costoso e di manutenzione più facile. Era già a tre funi. È lì che abbiamo dovuto però dire che si rompeva il traffico nel momento in cui c'era il posteggio, perché era impossibile pensare ad un sistema unificato che collegasse sia l'aeroporto al posteggio che al posteggio ad Erzelli. Il posteggio sarebbe realizzato affiancato alla nuova fermata. Questo progetto ha avuto il finanziamento della Comunità europea, oggi è all'esame di Italferr per la definitiva trasformazione in esecutivo. La cosa che consiglio, prima di fare una scelta che abbia delle caratteristiche politiche, che in qualche modo possa essere accusata, io avevo già questa idea: non andava bene quella di quelli di prima? Facciamo una cosa diversa. Coinvolgiamo, oltre al DITEN, con tutte le sue cose, anche chi fa i calcoli economici e soprattutto l'ordine professionale di chi progetta queste cose qua per confrontarle, perché probabilmente si capirebbe che una monorotaia ha la necessità di avere una continuità di trasporto, che invece lì comunque non c'è, perché solo in certi orari del giorno ci sarà una grossa presenza – adesso la stessa AMT che fa il servizio con il 5 lo sa – di passeggeri, e poi ce ne sono pochissimi durante altri orari in cui non c'è il movimento né degli universitari né di quelli che lavorano nelle aziende lì né degli ospedalieri che hanno degli orari fissi di uscita, entrata e così via. Solo un consiglio onde evitare che poi si possa dire che al Sindaco piaceva così e allora anche il ricercatore dell'Università gli ha costruito la risposta preconfezionata, perché la possa in qualche modo poi vendere.

Restando a fare il rappresentante di Quartiere e, vista la presenza dei rappresentanti di RFI, io mi chiedo invece sul nodo di Genova la Astaldi è in difficoltà, boccheggia, corriamo il rischio di avere un ritardo anche lì per quanto riguarda i tempi di realizzazione, però si potrebbe vedere, perlomeno nella parte che affianca il lavoro vero e proprio di realizzazione del collegamento ferroviario fra Voltri e Brignole, anche gli albori delle fermate intermedie. Nel caso specifico fermata di aeroporto e modifica delle fermate di Cornigliano e di Sestri sarebbe un



COMUNE DI GENOVA

bel segnale, che in qualche modo possono andare parallelamente alla realizzazione del nodo. Ricordo che una delle cose che si sono discusse nell'accordo di programma, che ha portato all'approvazione del "Gate" è che comunque nella fermata dell'aeroporto si possono fermare anche i treni a lunga percorrenza, onde garantire la frequenza dell'aeroporto di Genova anche da coloro che non è che usano la metropolitana soltanto, ma che possono arrivare anche da Savona, che possono arrivare anche con i treni che normalmente già adesso fermano alla stazione di Sestri e alla stazione di Cornigliano. Inoltre Cornigliano non è una stazione che è fuori dal centro abitato, era tutta motivata dalla presenza lì dell'entrata dell'Italsider, per cui tutti i lavoratori dell'Italsider, quando io ero ragazzino ce n'erano diecimila lavoratori di Italsider, per cui aveva senso avere lì una stazione che fermava la gente e la faceva entrare nello stabilimento, adesso anche l'entrata dei lavoratori dell'Italsider è da San Giovanni d'Acqui. Di conseguenza l'idea di arrivare a realizzare la nuova stazione ferroviaria, una nuova fermata ferroviaria a San Giovanni d'Acqui non era una grande rivoluzione, era soltanto il trasferimento del punto di uscita dalla linea, dove c'è maggiore fruizione possibile, dove la gente ha bisogno di averla. San Giovanni d'Acqui è più vicina alla parte più abitata di Cornigliano ed è anche dove entrano adesso i lavoratori, quelli rimasti, di Italsider. Io come consigliere comunale o come abitante del territorio non ho più notizie, nel senso che l'ultima notizia che ho avuto, quando era ancora assessore, anzi non lo ero già più, il Governo aveva finanziato il progetto esecutivo che Italferr deve realizzare e che già le Ferrovie avevano posto nel 2018 a bilancio l'inizio dei lavori per questa grossa operazione. Nel 2018 ci siamo, io so benissimo che alla fine lo si mette nel 2018 e magari quello si riporta in avanzo, lo si fa nel 2019, però l'importante è che resti nel bilancio delle Ferrovie questo investimento, però non ho notizie che sia partito alcunché, e soprattutto non ho più notizie, io l'ho chiesto anche all'assessore all'urbanistica, relativamente ai percorsi di avvio e quindi a quanto ha fatto Italferr di progetto esecutivo e quindi che possa essere messo subito in gara nelle nuove fermate ferroviarie. Soprattutto so, ma non ho ancora ricevuto da parte dell'Urbanistica, nonostante abbia fatto richiesta di accesso agli atti, la documentazione che invece si è data alle Ferrovie l'autorizzazione a rifare il sovrappasso pedonale che c'è alla fermata di Sestri, stazione di Sestri che porta tra via Puccini e via Cibrario, con un progetto che non è coerente con il progetto "Gate", che prevede invece un allargamento di via Puccini e quindi un ampliamento che dia geometrie tali per cui ci può essere minore problema di blocco su via Puccini del traffico che viene da Pegli o che da Genova va verso Pegli, perché non prevede l'allargamento della strada, ma il mantenimento delle attuali geometrie. Se questo avviene, è il finanziamento di un'opera che è in contraddizione con l'accordo che era stato sottoscritto, quindi vuol dire che l'accordo di programma non va più bene, che la nuova Giunta e il nuovo assessore all'urbanistica ritiene che sia da rivedere quell'accordo di programma e si comporta di conseguenza, dando indicazioni di questo tipo alla Conferenza dei servizi che aveva un progetto non coerente con il programma? O è soltanto un errore, una svista, un fatto che non se ne è accorta l'assessore? Lei è qua e io a lei sottopongo il problema.



COMUNE DI GENOVA

CRIVELLO (LC)

Qualche collega ha sempre questa visione molto originale della democrazia, per cui, se sei favorevole alla gronda o al terzo valico, probabilmente devi essere nemico del progresso, colluso, sei contro gli ambientalisti e quant'altro. Una concezione davvero particolare e originale.

Mi rivolgo a lei, ma anche al coordinatore delle commissioni Grillo, proprio perché vorrei essere rispettoso nei confronti degli auditi e anche un po' nei nostri confronti. Noi affrontiamo delle tematiche che sono la gronda, il parcheggio, le Ferrovie dello Stato, la mobilità, le piste ciclabili, forse è opportuno, Grillo, che ragioniamo, vista l'importanza del tema, su delle commissioni tematiche, perché se no discutiamo di tutto e alla fine discutiamo di nulla o comunque parliamo di tutto e rischiamo di non dico di decidere gli orientamenti. Quindi velocemente, per non entrare in contraddizione con me stesso, il Vicesindaco spesso dice "noi ci siamo da un anno e mezzo", però non si prenda anche i meriti, nel senso che del POR mi pare di essermene occupato io. Quel parcheggio di interscambio lo chiamiamo di interscambio, lo chiamiamo per i locali, ma lo ha trovato lei. Ha aumentato un parcheggio significativo che già c'era, quindi siamo d'accordo. Su questa cosa è chiaro, Vicesindaco, che, se noi pensassimo, ci garantiremmo la rivoluzione armata se pensassimo di chiudere la stazione di Certosa. Sarebbe veramente una tragedia. Forse, in virtù del fatto che il ponte Morandi io sono ancora, pur essendo ottimista, ma sono ancora più pessimista di quanto non lo sia Grillo, forse sarebbe il caso di ragionare, perché una parte di finanziamenti ci sono per capire se quell'intervento possa essere rimodulato per non perdere del tempo.

Io ricordo, in riferimento ad alcune scelte, ma abbiamo anche già avuto modo, non so se il termine è ironizzare, ma il tema è serio, perché alcuni dirigenti con noi, per rimanere in tema di mobilità, amavano tirare il freno a mano. Mi viene un nome a caso, il dottor Pellegrino ad esempio, che non c'è. Glielo può pure riportare, ma lo posso dire anche a lui. Mi viene in mente l'esempio di quando dicevamo con la collega Dagnino "non possiamo prolungare di qualche minuto la metropolitana?". "Vade retro, Satana! Non è possibile". Magari un suggerimento al dottor Pellegrino e anche al management di AMT, io sono proprio d'accordo quando i lavoratori di AMT dicono "se faceste anche un po' tesoro delle nostre competenze, che viviamo regolarmente tutti i giorni in trincea sulle strade". Questo aspetto che riprendeva anche il Municipio della linea 1, ma mi pare forse di avere già fatto un articolo 54 con lei, e mi permetto di aggiungere, forse se ne potrebbero aggiungere anche altre, la linea 53, non mi pare proprio una proposta così... Siccome mi ricordo che forse sul tema non si poteva fare. Se mi sbaglio, mi corregga, ma lo ricordo. Però, se si può fare, meglio. Io la riprenderai, perché è davvero una proposta di grande buonsenso.

A spot, come dicevo prima. Per rimanere in tema di trasporto pubblico, questo aspetto degli Erzelli che non ricordo chi lo ha citato, forse anche questo è un servizio che si dovrebbe cercare di migliorare, anticipando il mattino, ma anche le ore successive, quelle legate alla tarda mattinata. Mi pare che negli ultimi tempi si



COMUNE DI GENOVA

possa interagire con più determinazione nei confronti delle Ferrovie dello Stato per quanto riguarda la linea su Sampierdarena. Alcune ore sono strategiche, perché è inutile predicare, altrimenti resta un'espressione di sentimenti questo aspetto di utilizzare il servizio pubblico, i mezzi pubblici, se poi non si fanno delle scelte che vanno in questa direzione. Mi pareva che si fosse anche fatto riferimento ad un ragionamento sulle tariffe anziani e giovani. Conosco quella realtà, perché ci sono nato e la conosco anche perché vi era una tradizione splendida per quanto mi riguarda, che era quella ogni anno di fare la ricorrenza del 25 aprile, ma non la ricordo solo per questo. Penso a Rivarolo, all'area delle ex officine delle locomotive. Si può fare un ragionamento, un'area immensa di grandi dimensioni per la possibilità di utilizzo anche magari diversificato, se le Ferrovie non hanno pensato ad altro.

L'ultima cosa è questo tema, mi pareva ne accennasse Alberto Pandolfo, spero di poterne parlare senza ricevere, come hai ricevuto tu, qualche critica. Se lei se la sente, Vicesindaco, di accennare al Sindaco, ma io eviterei in alcuni casi, perché vale, lo dico con grande rispetto, per il Sindaco, ma il Sindaco della sesta città d'Italia forse è importante, soprattutto in questa fase, che, quando fa delle affermazioni, ci rifletta molto, perché questo tema della gronda bassa averne riparlato oggi dopo l'iter che tutti abbiamo ben presente, non so quanto fosse utile, perché mi ricorda anche un po' la questione legata alle tempistiche della demolizione e la ricostruzione del ponte Morandi, perché mi pare che questi tempi si dilatino da un giorno all'altro in maniera sempre diversa.

PIRONDINI (M5S)

Una cosa che avevamo già segnalato sul PUMS, la mancanza di riferimenti numerici o percentuali per poter valutare quelli che sono gli obiettivi: a fronte di un obiettivo dire "facciamo questa scelta perché pensiamo che, facendo questa scelta, l'utenza del trasporto pubblico locale aumenterà del 5 e del 10 per cento". Questo non c'è, e diventa un parametro che manca per poter giudicare, come ad esempio quello della velocità commerciale. Si parla di aumento della velocità commerciale, sappiamo che con l'aumento della città commerciale corrisponde un risparmio, però andrebbe indicato secondo noi di quanto, se no diventa un po' difficile poter avere un parametro di giudizio delle cose che verranno fatte.

Qualcuno prima ha parlato di agevolazioni del trasporto privato rispetto a quello pubblico e, assessore, ho visto lei che legittimamente ha scosso la testa, dicendo che non è vero, però io ricordo che una delle prime iniziative che avete intrapreso è stata quella del presunto abbassamento delle tariffe dei parcheggi di Genova parcheggi. Se si fa passare questo messaggio, si è abbassato il costo dei parcheggi e poi si fanno – e vengo al tema dei parcheggi di interscambio – che non sono troppo parcheggi di interscambio, va a finire che il messaggio che passa è ci sono nuovi parcheggi e tra l'altro costano meno, in alcuni casi sono, come ha specificato lei, anche gratis. Parcheggi di interscambio tipo Dinegro credo non siano parcheggi di interscambio, sono parcheggi all'interno della città, il parcheggio di interscambio di Certosa, quello che citava anche lei prima, prevede ottantasei posti, che sono una carrozza della metropolitana, quindi di fatto noi



COMUNE DI GENOVA

facciamo un parcheggio di presunto interscambio a Certosa, tra l'altro non vicinissimo alla stazione della metropolitana, facendo passare un messaggio che si possa utilizzare la macchina per arrivare alla metropolitana, ma ci sono solo ottantasei parcheggi, e le persone che partono non sanno se i posti sono occupati o meno. Tra l'altro lei prima ci ricordava di aver ricevuto delle lamentele, perché in quel parcheggio viene utilizzato non solo da chi poi utilizza la metropolitana, ma da chiunque ne voglia usufruire. Quindi la domanda è questa: siamo sicuri che siano parcheggi di interscambio o sono semplicemente parcheggi, che tra l'altro generano una sensazione nell'utenza tale per cui alla fine si aggravi semplicemente di più il traffico? Perché si pensa che si possa parcheggiare lì per poi utilizzare il mezzo pubblico. Questa è una domanda che mi porrei, perché anche il parcheggio di presunto interscambio, che è quello considerato di fronte allo stadio Marassi, è interscambio quello? Non lo so se è tanto certo, intanto perché non è immediatamente fuori dall'autostrada, ammesso che quello possa essere considerato di interscambio, poi interscambio con cosa? Con autobus che fa via Canevari andando in giù che per alcune ore della giornata vede convivere la corsia degli autobus con anche dei parcheggi blu? Che, se una macchina non viene spostata, l'autobus deve infilarsi, deve fare manovra per finire nella corsia normale, quello è l'interscambio tra il mezzo privato e il mezzo pubblico? Alla fine non vorrei che quello fosse un parcheggio e basta. Non lo dico con dolo, magari lo fate in ottima fede, però quelli a me non sembrano parcheggi di interscambio, mi sembrano parcheggi e basta.

Le chiedo, assessore, già che la vedo, se lei ha novità sul nodo ferroviario perché dalla stampa apprendo che, conosciamo la crisi di Astaldi e che potrebbe subentrare Salini Impregilo, le chiedo se lei su questo sa qualche cosa o se mi devo rifare semplicemente a ciò che apprendo dalla stampa.

Un'altra domanda che le vorrei fare è sui soldi del decreto: anche noi vorremmo capire se voi avete un'intenzione, un'idea chiara di come utilizzare i soldi che saranno messi a disposizione dalla legge ormai, perché non c'è più il decreto, è stata convertita, per il trasporto pubblico locale. Se per aumentare il parco mezzi, quindi dare un incentivo a quello che poi sarà il trasporto pubblico, perché non vorremmo che una parte di quei soldi finissero a RFI nel discorso del biglietto integrato, perché questo secondo me non è il loro fine. Poi mi risponderà e mi dirà che non è così, ne sarò felice, però è importante che quei soldi finiscano esattamente nel trasporto pubblico locale, inteso come nuovi mezzi, eccetera.

Sulla navebus anche qua vorrei capire una cosa: abbiamo detto più volte che quella diventa un'opportunità per la nostra città, che vogliamo fare su questa navebus? Come detto giustamente prima, a Pra c'è già il molo, il molo è all'interno del canale di calma, quindi in una situazione assolutamente favorevole; per quel molo sono stati spesi credo 200 mila euro, tra l'altro lì si c'è interscambio, perché navebus, stazione molto vicina e parcheggio di interscambio ancora successivo, di cui avete parlato prima, quindi vogliamo capire qual è il problema: se è un problema di fondi, se è un problema di non felicità da parte di chi magari gravita in quella zona rispetto ad un possibile approdo del navebus, però questo ci sembra importante, perché è un'opportunità che secondo noi va colta. Poi le chiedo conferma se nel piano urbanistico comunale sono previsti sia



COMUNE DI GENOVA

la prosecuzione della strada a mare fino a Fincantieri e il tunnel sul portuale da San Benigno fino a piazza Cavour, perché, siccome qualcuno oggi ha citato la gronda, io non vorrei essere da meno, se no poi rischio di essere un po' out rispetto ad alcuni temi, a noi è successa una cosa fantastica: venerdì facciamo un incontro per spiegare pubblicamente qual è la nostra alternativa alla gronda e parliamo di raddoppio della A7, quindi la grondina, non la gronda bassa, e di prosecuzione della strada a mare fino a Multedo con il tunnel sul portuale, questo insieme di opere noi dimostriamo, attraverso uno studio, che costerebbero meno della gronda, sarebbero realizzate prima della gronda e porterebbero via più traffico cittadino e urbano rispetto alla gronda. Il giorno dopo esce fuori un articolo, non voglio generalizzare, che dice che il Movimento 5 Stelle apre la gronda bassa, di cui non abbiamo mai parlato. Ma proprio mai! E abbiamo fatto questo incontro il giorno prima. Tant'è vero che qualcuno che diceva "non date alternative alla gronda" adesso, che noi diamo questa alternativa, inizia a dire "però è un po' tardiva". Quindi già adesso l'alternativa c'è e probabilmente anche molto valida. Quindi le chiedo se queste due opere di cui abbiamo parlato, perché non sembrino fantascienza, perché a noi risulta essere già previste nel piano urbanistico, sia il tunnel sul portuale che la prosecuzione della strada a mare fino a Multedo, quindi, siccome sono cose che secondo noi sono già previste nel piano urbanistico comunale, quindi non sono cose fantascientifiche, uniti alla grondina, ovvero al raddoppio della A7 da Bolzaneto a Genova ovest, secondo noi sarebbero un'ottima soluzione rispetto alla gronda, meno costosa, meno impattante, perché non si scava nell'amianto e che sarebbe pronta prima.

VILLA (PD)

Mi permetterà, Presidente, di leggere brevemente un articolo del 29 giugno, esattamente cinque mesi fa, dove il Sindaco Bucci, a seguito di incontro con l'amministratore delegato di ferrovie Renato Mazzoncini, dove dichiarava «la società vuole partecipare al piano della mobilità» e introduceva il Sindaco alla giornalista o al giornalista: «Entro fine anno partiremo con la gara per la tramvia. Il Sindaco Marco Bucci esce con il sorriso dall'incontro in Regione con l'amministratore delegato, direttore generale di Ferrovie. "È andata molto bene, FFSS vuole partecipare con noi al PUMS. Hanno già stanziato i soldi e possono anche usufruire della Cassa depositi e prestiti. Genova e Torino sono le uniche città che hanno visto approvato il piano urbano della mobilità sostenibile. Il mio goal è tagliare subito il nastro in val Bisagno, poi la scaletta prevede Levante, Ponente e la Valpolcevera. Poi c'è l'allungamento della metropolitana. Quella è già finanziata. La Valpolcevera ha già il tratto fino a Rivarolo. Ferrovie vuole quindi essere coinvolta in quattro scenari"». Lo dice l'articolo, lo leggo dal quotidiano "la Repubblica Genova". «Il nodo ferroviario, la tramvia e il trasporto locale su gomma che entro il 2025 sarà tutto senza combustione interna. Potenziare anche il sistema ferroviario del porto di Genova nell'arena di Sampierdarena e favorire lo sviluppo dell'intermodalità ferro/mare sono tra i principali obiettivi della convenzione, firmata da amministratore – lascio i nomi – delegato e direttore generale Ferrovie, RFI, Sistema portuale mar Ligure in



COMUNE DI GENOVA

accordo con il Ministero. Al tavolo erano presenti anche Edoardo Rixi, sottosegretario, Renato Mazzoncini, Giovanni Toti, Presidente della Regione, e Marco Bucci». Spero di non annoiarvi, mi scuserete, ma questa volta stranamente spenderò il mio tempo in questo modo. «Con l'accordo è stato definito un cronoprogramma degli interventi che prevede una prima fase finalizzata all'adeguamento del collegamento ferroviario fra il parco [...]. Tali opere relative all'incremento della sagoma, allargamento e segnalamento consentendo di trasportare i container», qui entriamo nell'ambito portuale e non ne parliamo. «Prevista anche una seconda fase relativa alla realizzazione della nuova stazione della zona dell'attuale parco ferroviario». Qui parla a livello regionale.

La cosa più interessante che mi sembra di rilevare è che termina questo articolo dicendo «un apposito gruppo di lavoro monitorerà l'attuazione degli adempimenti previsti nel protocollo e collaborerà alla definizione di un modello di esercizio condiviso con il coinvolgimento anche dei rappresentanti della Regione e del Comune di Genova e dei principali soggetti interessati». E mi fermo qui. «L'investimento complessivo è di circa 35 milioni di opere».

La prima domanda che faccio a lei, assessore Balleari e Vicesindaco, in qualità di rappresentante, a cinque mesi di distanza da questo incontro questo gruppo di lavoro se ha monitorato, se è successo qualcosa e se mi sembra a cinque mesi di distanza parliamo delle stesse cose. Chi vi parla è in chiaro conflitto di interessi, perché mio nonno manovrava il tram, lavorava presso la depositaria di Prato, lo ha fatto per quarant'anni, mio padre guidava gli autobus e lo ha fatto per quarant'anni e mio fratello fa l'operaio presso la Metropolitana di Genova, quindi è chiaro che c'è una chiara appartenenza a tutto quello che è trasporto pubblico in una zona come quella della val Bisagno, dove il trasporto pubblico ce n'è poco e quel poco si districa in un mare di traffico immenso. La mia semplice domanda è questa: se queste cose sono oggi. Ricordo che siamo a poche settimane di distanza dalla fine dell'anno, togliendo le vacanze di Natale credo ci siano circa tre settimane ancora di lavoro concreto, quattro, le chiedo se la gara è pronta per la tramvia in val Bisagno e se queste cose sono state realizzate in merito a questo incontro.

Due cose aggiungo molto brevemente, perché alcune cose le avevo già ribadite e richieste la volta scorsa. Una era in merito alla realizzazione dei parcheggi di interscambio. Anche per me è importante rilevare la realizzazione di questi parcheggi di interscambio non soltanto tra privato e pubblico, quindi tra trasporto privato trasporto pubblico, ma tra pubblico e pubblico. Credo che sia utile nelle quattro direttrici genovesi, quelle della Valpolcevera e della val Bisagno e quelle del Levante e del Ponente, perché quali sono le novità di integrazione in merito al trasporto pubblico tra ATP e AMT rispetto a questi giorni, di cui vi leggevo gli articoli di queste riunioni. E altrettanto ribadivo la necessità di inserire dentro questo piano urbano della mobilità il discorso delle linee collinari. Ha già detto meglio di me qualcuno dei sindacalisti che giustamente il 40 per cento dei genovesi utilizza le linee collinari, oggi oramai quasi integralmente serviti da servizio privato, le cosiddette linee integrative di cui le vallate, in particolar modo, sono abbastanza piene, che però non soddisfano spesse volte, almeno con il tipo di mezzo che oggi viene utilizzato, le richieste dei cittadini. Le leggerei, ma annoio e



COMUNE DI GENOVA

non lo faccio, le richieste ad esempio di alcuni cittadini della zona Banchelle e Gavette, Sant'Antonino che utilizzano il cosiddetto servizio integrativo I13, nei quali rilevano degli orari abbastanza anomali e quindi poco efficaci al servizio e quindi alla soddisfazione del cliente AMT. Quindi io credo che, se si vorrà parlare anche di queste cose, sarà assolutamente importante.

Termino dicendo che si è parlato spesso di sovrapposizione di linee o, meglio, qualche volta è stato detto “quello che già fa la metropolitana o che fa il trasporto via mare o che fa il trasporto su gomma debbano essere sincronizzati, non essere doppi uno dell'altro”, volevo sapere se anche in questo piano della mobilità, come ho chiesto l'altra volta, c'erano proposte di questo tipo e mi sembra di rilevare che usciremo di qui un pochettino più, se le risposte a questi quesiti miei e degli altri ci fossero date.

GRILLO (FI)

Consiglio al collega Villa di leggersi tutti i documenti che ho allegato ad un mio ordine del giorno domani. Ci vorranno come minimo quindici giorni per leggere dichiarazioni, impegni, parlo del ponte Morandi. Lo legga un po' stanotte. Lo hanno messo stanotte.

ROSSI (LSP)

Cerco di essere sintetico. È già stato detto da chi mi ha preceduto l'importanza di navebus, sul fatto di poter incrementare le corse e sulla possibilità di poter incrementare le corse anche sul trasporto dei mezzi AMT sulle linee collinari, penso a San Teodoro piuttosto che a Granarolo, quindi parlo delle zone a me più care.

Piste ciclabili io vorrei capire la possibilità invece di istituire una zona 30 su via Sampierdarena, che era un argomento in passato più volte portato avanti anche all'interno di questo consesso comunale e la famosa pista ciclabile che dalla lanterna dovrebbe collegarsi al centro.

Parcheggi di interscambio. La possibilità magari di creare una app comprensibile anche sulla mobilità cittadina che possa coinvolgere, anche da un punto di vista turistico e cittadino da un punto di vista complessivo, la mobilità della nostra città.

Collegamento per Erzelli è già stato detto dal collega Grillo. Grillo parlava anche della possibilità di rendere gratuiti gli spostamenti per i residenti del Medio Ponente e della Valpolcevera, penso anche al centro-ovest, perché alcune vie stanno pagando un prezzo importante dalle criticità da un punto di vista commerciale e residenziale, di vita dopo la caduta del ponte Morandi. Poi un suggerimento, magari dalla prossima volta iniziare a calendarizzare le commissioni su argomenti specifici, se no si rischia di parlare di tanto, troppo, senza portare a casa qualcosa di concreto.



COMUNE DI GENOVA

FONTANA (LSP)

Io vorrei ricordare all'assessore che ripetutamente ho insistito e insisto sulla necessità di creare un polo manutentivo in house, perché la situazione dei mezzi pubblici genovesi sappiamo in che condizioni è, ma io ritengo che sia doveroso il ripristino di questo polo manutentivo.

Un altro punto, l'orario della metropolitana. Entro fine anno deve necessariamente essere definitivo, perché solo in questo modo credo che si possa poi procedere ad una pianificazione del servizio su gomma in modo da poter far coincidere gli orari con gli autobus, e, per agevolare le persone che si recano al lavoro, credo che la corsa delle cinque sarebbe quella da riuscire a mantenere.

Un altro punto che è una nota dolente è Villa Scassi, l'ascensore. È un progetto che si è dimostrato fallimentare e io vorrei sapere che cosa si deciderà di fare.

ROSSETTI (LSP)

Sarò velocissima. A quando la metropolitana Brignole-San Martino? È stato individuato nel Levante uno spazio per un posteggio di interscambio?

GRIMALDI (RFI)

Io sono un dirigente di RFI che ha la committenza sul progetto del nodo di Genova e sui grandi progetti infrastrutturali che riguardano Genova e la Liguria in generale, quindi appartengo alla direzione investimenti di RFI.

Ho segnato alcuni spunti, alcuni quesiti posti da alcuni consiglieri, in particolare ho segnato, spero di non dimenticare nessuno: Pandolfo, Bernini, Pirondini, Crivello, Villa.

Pandolfo richiamava RFI, spero bonariamente, alla sua mission e ai suoi compiti e giustamente lamentava criticità legate al ritardo dei lavori del nodo di Genova e alla inammissibilità degli stessi; il consigliere Bernini invece chiedeva informazioni sulla situazione di Astaldi, cercando di avere un aggiornamento per quanto possibile di questa complicata situazione. Poneva un'importante questione sulle fermate Erzelli e Cornigliano e su ciò che può RFI portare avanti in parallelo rispetto al nodo di Genova; poneva una questione altrettanto importante sul fatto che RFI o le Ferrovie avessero messo a bilancio 2018 le fermate stesse. Il consigliere Pirondini invece ribadiva le preoccupazioni e le questioni sull'appalto di Astaldi. Villa trattava alcuni temi sulla tranvia di cui non so rispondere, non me ne sono mai occupato, non lo so, e il tema di collegamento con il porto. Il consigliere Villa chiedeva anche informazioni sul gruppo di lavoro per il collegamento con il porto. Crivello invece poneva il tema della passerella di Sestri.

Sul fatto di richiamare RFI alla sua mission e ai suoi compiti devo dire che non ce n'è bisogno, sono ben chiari. Colgo lo spunto e l'invito a fare sempre meglio, però garantisco che l'impegno da questo punto di vista c'è, è massimo e sappiamo abbastanza bene quello che ci si aspetta da noi. Per quanto riguarda i ritardi al nodo di Genova, il nodo di Genova è un progetto molto grande, è molto grande da



COMUNE DI GENOVA

un punto di vista economico, dal punto di vista geografico, è un progetto multidisciplinare che tratta tutte le tematiche tecniche dell'ingegneria ferroviaria, quindi molto complicato anche tecnicamente. Devo dire la più grande complicazione del progetto in sé è che, contrariamente alle grandi linee ad alta velocità, tanti progetti che RFI segue, questo è in questo momento forse in Italia il più grande e complicato progetto legato al fatto che è completamente in esercizio ferroviario: tutti gli interventi del nodo di cui mi occupo abbastanza con grande impegno e fatica, sono tutti in esercizio e quindi sono tutte lavorazioni che dobbiamo riuscire a fare, a conciliare mantenendo il più possibile l'operatività e i servizi ferroviari. Questa è una differenza sostanziale. Lo dico perché il nodo di Genova geograficamente va a toccare quattro macroaree, quattro lotti: il lotto di Voltri, il lotto di zona Fegino, il lotto di Sampierdarena e quello di Brignole Principe. Alcuni di questi sono in time, quindi non c'è un particolare ritardo, le vicissitudini degli ultimi mesi ci hanno rallentato, perché la situazione da agosto in avanti, anche dal punto di vista ferroviario, ne ha risentito, quindi qualche mese di ritardo c'è, ma tutto sommato per ora ci sentiamo di confermare alcuni degli impegni presi. Quindi direi che il grosso degli investimenti di natura molto tecnologica che riguardano il nodo di Genova in questo momento li vogliamo e li possiamo confermare nello scenario al 2021, che è quello su cui RFI si è sempre impegnata. Quelli su cui stiamo soffrendo di più sono i lotti di Fegino e di Brignole in particolare, Brignole Principe, su cui ci sono il grosso delle opere civili, ossia l'appalto Astaldi. L'appalto Astaldi è una grande preoccupazione di queste settimane, perché dopo le vicissitudini che forse in parte conoscete dell'appalto, finalmente si era trovato, riappaltando la gara e questo grosso lavoro, parliamo di un contratto da circa 70 milioni di euro di scavo di gallerie in pieno contesto urbano, si era trovato un soggetto esecutore che era sinceramente quanto di meglio ci si potesse aspettare. La seconda impresa di costruzioni italiana, attiva in Italia e all'estero, fiore all'occhiello, insieme ad altre, dell'ingegneria italiana in Italia e nel mondo. Questa eccellenza dell'industria italiana purtroppo sta scomparendo, perché la prima impresa di costruzioni è Impregilo, ma, tolta lei, la seconda, la terza, la quarta e poi molte altre della filiera delle costruzioni italiane sono in questo momento o fallite o in amministrazione o in fase di concordato. Sono veramente poche le imprese di costruzioni in questo momento sane, su cui si può contare e che hanno le spalle abbastanza larghe da prendere questi lavori e portarli alla fine. La crisi di Astaldi è esplosa quest'estate in maniera assolutamente improvvisa nella seconda metà di agosto; non è andata a buon fine una ricapitalizzazione della società, un riassetto societario abbastanza complicato che prevedeva la vendita di diritti in Turchia, c'è stato il crollo della lira turca, una situazione geopolitica molto particolare; la crisi del Venezuela su cui Astaldi e Impregilo erano fortemente impegnate, quindi si è creata tutta una serie di situazioni che io francamente non conosco nel dettaglio, ma di fatto l'appalto era partito e stavamo andando bene, da agosto in avanti sta faticando molto. Stiamo monitorando la situazione da vicino. Stiamo cercando a questo punto di separare il più possibile, ancora più di quanto non era già previsto, tutti gli appalti tecnologici, e non, dall'appalto Astaldi in modo da cercare comunque di andare avanti il più possibile nel rispetto dei tempi. È chiaro e innegabile che nei



COMUNE DI GENOVA

prossimi mesi la partita Astaldi, che si gioca non presso gli uffici di RFI di Genova, ma presso il tribunale di Roma, presso cui è stata aperta una procedura di concordato in continuità, il giudice competente si dovrà esprimere sull'opportunità o meno per garantire la continuità aziendale di Astaldi, se mandare avanti o meno questo appalto. Quindi chiaramente sono cose che non dipendono da noi, su cui il potere di azione, i margini di azione di RFI sono chiaramente estremamente limitati. Faremo, per quanto possibile, il possibile affinché si possa andare avanti con questo appalto. Personalmente credo che anche perdere semestri o anche un anno, o anche più, aspettando Astaldi sia comunque conveniente rispetto a che imbarcarsi in una nuova avventura di riappalto e quant'altro. È difficile fare previsioni. La stiamo monitorando, è una questione complicata, auspichiamo tutti che si risolva positivamente. Questo per rispondere al fatto dei ritardi del nodo di Genova. In alcuni punti ci sono, in altri no. Questo lo garantisco. Spero di non essere smentito.

L'altro punto molto importante, le fermate dell'aeroporto. Domani presso il provveditorato di via Brigade Liguria si tiene la prima seduta referente della Conferenza dei servizi, che è l'ultimo passo autorizzativo fondamentale per poi andare alla fase realizzativa del progetto, quindi domani si apre la Conferenza dei servizi. È chiaro che meno durerà la Conferenza dei servizi stessa e più semplici e meno saranno le osservazioni, le richieste di modifica progettuale e quant'altro, più la Conferenza si chiuderà in tempi rapidi e quindi prima riusciremo a passare alla fase successiva che è quella di gara, per poi andare in appalto.

Non credo sia correttissima l'affermazione, secondo me è semplicemente un misunderstanding sul fatto che le Ferrovie avessero a bilancio 2018 la fermata. Non credo che sia proprio così. La fermata degli Erzelli, il finanziamento è nel contratto di programma RFI MIT 2017/21, nell'annualità 2017. Annualità 2017 vuol dire che, nella normalità delle cose, verso la metà dell'anno dopo, quindi verso la metà del 2018 i soldi sarebbero dovuti essere disponibili. Il contratto di programma RFI-MIT nel quadriennio 2017/21 non è ancora stato, credo che sia la prima volta che succede, almeno a mia memoria, approvato dal Governo, per cui quello che ci hanno detto è che questa situazione si sta definendo e quindi i fondi disponibili per la fermata saranno effettivamente disponibili e spendibili l'anno prossimo. Quindi sicuramente le fermate sono un intervento intermedio che assolutamente vogliamo portarci a casa, parallelamente al nodo di Genova.

Astaldi di nuovo l'ho detto. Collegamento con il porto, l'intervento su Campasso era uno degli interventi del nuovo scalo di Campasso già previsti da RFI a prescindere dal crollo del ponte. Il crollo del ponte ha imposto un'accelerazione molto forte e l'esigenza di collegare, ricollegare com'era un tempo il porto di Genova attraverso delle linee dismesse al Campasso fino alla linea succursale, quindi liberando con questo scalo intermedio del Campasso. Stiamo parlando di quasi cinque chilometri di nuova linea, nuova in parte o completamente ristrutturata per una parte. È un intervento non da poco. L'ordine di grandezza della cifra è per questa prima fase di quasi 50 milioni di euro, una parte dei quali messi, soprattutto per la parte che ricade in area dell'Autorità portuale, da finanziarsi a cura dell'Autorità portuale. Mi risulta, non seguo proprio personalmente la questione, ma so che è in fase di ultimazione l'accordo tra le



COMUNE DI GENOVA

parti, tra RFI e Autorità portuale, per regolare il finanziamento della progettazione e della realizzazione. Il gruppo di lavoro c'è effettivamente e credo che abbia partecipato, abbia lavorato alla stesura di questo accordo.

La passerella di Sestri è stata progettata e adesso non la seguo direttamente io, però so che è in fase di realizzazione con l'obiettivo di completamento inizialmente credo dicembre, adesso forse è leggermente slittato per problemi di approvvigionamento delle componenti metalliche. Si è ben consapevoli del fatto che la passerella non interferisce nell'attuale assetto di Sestri ma in quello futuro. Questo è sicuramente vero. È anche vero che l'esigenza di creare questo collegamento pedonale con ascensore tra la fermata ferroviaria e il punto dove arriva la navetta di collegamento con l'aeroporto è stato fortissimo, a seguito del crollo del ponte, quindi RFI si è, nel massimo spirito di collaborazione istituzionale, fatta carico di questa iniziativa senza stare tanto a vedere sinceramente in questa fase quali potessero essere le controindicazioni nel medio e lungo periodo. È una passerella pedonale. Sicuramente una volta che con l'assetto finale di Sestri, quando sarà il PRG finale, si potrà recuperare per utilizzare eventualmente anche in altre situazioni. Si ritiene che in questo momento la priorità di collegare, di creare questo collegamento con l'aeroporto fosse tale e tanta che meritasse di fare questo investimento. Spero di aver toccato tutti i punti, che mi ero segnato.

BERNINI (PD)

Sempre su questa passerella, può essere testimone la collaboratrice Costa, perché ha seguito, quando io ero ancora Presidente di quel Municipio la questione, la richiesta di fare un ascensore che rendesse adatto anche ai disabili il passaggio sulla passerella pedonale ha dieci anni di storia, addirittura con un regalo alle Ferrovie del progetto iniziale che poi si era considerato non fattibile per milleuno motivi; il fatto che venga costruita adesso, quando siamo alle soglie della possibile demolizione della stessa per fare l'allargamento della strada, mi sembra strano. Può darsi che ci siano state le spinte politiche che hanno fatto pensare a RFI di doverla fare subito, però è un modo per spendere le risorse che sono pubbliche, perché sono soldi dei cittadini che avvengono attraverso il pagamento dei biglietti, che mi lascia un po' perplesso.

CASARINO

Intanto grazie per la possibilità di essere auditi. Volevo solo sottolineare una cosa. Le organizzazioni sindacali tutte ritengo siano fortemente interessate nella partecipazione ai tavoli previsti anche dal piano, anzi siamo al limite preoccupati, quando ci rendiamo conto che questi tavoli di partecipazione si tende a superarli. L'unica cosa sarebbe opportuno finalizzarli, così come diceva anche il consigliere Rossi, su argomenti in modo da poter entrare maggiormente nelle varie criticità. Per quanto riguarda ovviamente le criticità di tutti i generi, anche quelle legate al servizio, come chiedeva il consigliere Grillo, noi siamo disponibilissimi a partecipare a tavoli dedicati magari. Vediamo di finalizzarli.



COMUNE DI GENOVA

MASSA

Velocissimo, per rispondere alla sollecitazione del consigliere Grillo. Resto nell'ambito dell'azienda dove abbiamo il maggior numero di iscritti, che è quella di ATP. Ricordo, evidentemente sono poco incisivo come sindacalista e come oratore, lo dico sempre, ma ricordo che il Comune di Genova, azionista di maggioranza di AMT che è proprietaria di ATP, quando assume decisioni sul trasporto pubblico locale, ricadono anche su ATP, anche se è un'azienda che opera al di fuori.

Io dico solo una cosa, perché faccio riferimento sempre a quella famosa seduta di AMIU, i lavoratori di ATP sono, come tutti gli altri lavoratori, di quelli costantemente elogiati, come anche i lavoratori di AMT naturalmente, per lo sforzo prodotto durante e dopo il disastro del Morandi, ma remunerati solo verbalmente, perché i lavoratori di ATP hanno da anni, ed è cosa risaputa, lo stipendio decurtato, per cui vengono elogiati, applauditi come tanti eroi, ovviamente però il recupero dello stipendio non si sa. Ma il vero problema che io tento di portare all'attenzione, senza avere risposte e poi forse bisognerà fare altre azioni per avere queste risposte, che mentre si discute su argomenti interessantissimi di teleferiche, funivie, monorotaie e quant'altro, e mi faccio paladino di riesumare anche il vecchio People Mover che non so chi propose e mi chiedo perché è stato perduto, il 3 dicembre la proroga di contratto di servizio di AMT e ATP scade, quindi sarebbe opportuno avere alcune risposte, perché soprattutto i 400 e passa lavoratori di ATP non hanno la minima idea di quale sarà il loro futuro, visto che, come è noto – è stato ribadito più volte qua – c'è un problema legato alla presenza di un socio privato per le storie che conosciamo e che non sto qui a richiamare, ma è stato fatto un progetto ambizioso, che fra l'altro, per le cose già dette prima, sarebbe da coltivare, purtroppo, immagino anche per tutte le conseguenze dell'emergenza Morandi, è difficile incontrare il Sindaco, di questo progetto dello stato di avanzamento dell'in house, dell'azienda unica, eccetera nulla si sa. Credo che questo sia il principale problema dei lavoratori di ATP, ma anche di AMT, visto che quel percorso rimane un po' sfumato.

Tralascio ovviamente, ma basta salire su un autobus, la mancanza di mezzi, il fatto che fra le altre cose ci sono problemi legati alle rimesse, ai depositi e via dicendo. Ma il fatto di definire finalmente qual è il futuro di queste aziende, perché il 3 dicembre scade la proroga del contratto di servizio delle due aziende, quindi io torno a ripetere che forse bisognerebbe, nel mezzo di tutto questo vasto mare di argomenti sollevati oggi, anche definire queste questioni.

GIORDANO (M5S)

Dopo quest'ultimo intervento ricordo che la scadenza del contratto, visto che è una scadenza imminente, potrebbe essere interessante la prossima commissione affrontare questo discorso annoso, di cui non si hanno ancora risposte a tutt'oggi.



COMUNE DI GENOVA

BALLEARI (Vicesindaco)

Faccio un ragionamento un po' più complessivo, che va incontro a varie richieste che sono state fatte oggi in Aula anche da alcuni auditi, soprattutto dai commissari, sul fatto di ricordare il motivo per il quale siamo venuti qua. Noi oggi avevamo una commissione PUMS, sarebbe opportuno che le commissioni venissero molto più dettagliate per evitare di scivolare su una quantità di argomenti per i quali veniamo qua, facciamo delle domande, non diamo le risposte, andiamo a quella successiva facendo delle ulteriori domande e continuando ad allargare senza giungere ad una soluzione, creando secondo me anche una perdita di tempo, perché poi ci raccontiamo sempre le stesse cose, senza portare un risultato, perché oggi abbiamo ascoltato anche alcune cose che riguardavano specificatamente AMT, ma non era una commissione su AMT. Abbiamo sentito cose che parlavano di ATP specificatamente; abbiamo sentito parlare di un sacco di cose, ma non dell'argomento del quale eravamo venuti qui a discutere. E sono state fatte anche una serie di divagazioni – permettetemi – anche perché oggi, se vogliamo parlare di trasporto pubblico, è una data significativa, perché ogni movimento che noi abbiamo fatto è perfettibile sicuramente, sto guardando nella fattispecie proprio i sindacati, oggi è il 21 novembre, sono passati cinque anni da quelle cinque giornate di sciopero ed eravamo nel casino qua in Aula; oggi scopro che tutti danno suggerimenti, quando noi eravamo all'opposizione, quando noi abbiamo fatto, nell'arco di un anno e mezzo, e abbiamo dato rassicurazioni che avremmo fatto determinate cose sul mantenimento in house di AMT nella fattispecie e l'abbiamo fatto. Lo stiamo facendo, porteremo il risultato entro l'anno. Io accetto le critiche, però voglio sentirmi dire anche “cazzo, però l'hai fatto!”. Va detti perché io sono disposto a prendermi tutte le bastonate possibili, però bisogna riconoscere anche le cose che sono state fatte, perché, se uno oggi avesse sentito in generale, avrebbe detto questi qua non fanno questo... ma abbiamo fatto delle cose e non perché l'avete chiesto, perché erano nel programma di governo e le abbiamo fatte. Abbiamo dato dei tempi che abbiamo rispettato, li abbiamo mantenuti, ora si parlava del contratto di servizio di ATP e di AMT, la cui scadenza naturale sarebbe il 3 dicembre 2019, poi c'è stato purtroppo il “Morandi”, con il quale siamo andati al 31 dicembre, però facendo una cosa per la quale c'eravamo messi al vento, sperando, e l'avevamo detto, di essere fortunati di non avere le sanzioni per riduzioni di valori. Però abbiamo fatto tutto quello che avevamo detto. Ci siamo voluti dare, ci stiamo volendo dare un PUMS a questa città, sul quale stiamo lavorando, poi mi viene detto “non facciamo le audizioni”, ma se non facessimo le audizioni, l'avremmo già fatto il PUMS! Stiamo andando avanti con i tempi per fare le cose che devono essere fatte, facendo le audizioni perché, se io volessi fare un PUMS in quattro e quattr'otto, faccio un PUMS e andiamo avanti. Se stiamo prendendo del tempo, è perché ascoltiamo la gente, perché ascoltiamo gli stakeholder, le aziende, non perché abbiamo voglia di perdere del tempo, perciò bisogna capire anche le cose che stiamo facendo e come le stiamo facendo, perché giustamente uno dice “dovete farlo”, e le facciamo. Abbiamo avuto anche un po' di sfortuna, perché c'è stata un'emergenza non da poco. Ma non è che abbiamo detto “facciamo una cosa e non facciamo più l'altra”. Lavoriamo su un tavolo e



COMUNE DI GENOVA

lavoriamo sull'altro e su questo non abbiamo perso un momento. Forse abbiamo perso dieci giorni ad agosto, consentitemi, perché eravamo un pochino malmessi, ma abbiamo lavorato facendo pian piano le cose che dovevamo fare emergenziali e non. Pertanto capisco che mi si possa trovare da dire su alcune cose o in generale, però bisogna anche riconoscere quello che è stato fatto. Capiamoci.

Ora vorrei dare due risposte. Qualcuna l'ho già data, perché quella sulle consultazioni. Sulle corsie gialle mi sono espresso venticinquemila volte, che si tratti di implementare le corsie gialle e non significa implementare le corsie gialle fare dei trattati e basta, cercare di portarli avanti in un'ottica che stiamo perseguendo di PUMS, perché tutto ciò che stiamo facendo, come dice il professor Musso, è PUMS oriented. Quello che facciamo adesso, non è che verrà stravolto, una volta che sarà attuato il PUMS, è tutto indirizzato a quello. Fare determinate cose richiede fare anche delle scelte, perché veniva ricordato che eliminerà dei parcheggi. Certo, li elimineremo alcuni parcheggi, vengono in questa maniera qua condivisi con i parcheggi. Bisogna fare le cose, ma bisogna farle per bene e facendole con calma. Bisogna fare le corsie, ma bisogna anche allestire le corsie, perché vengono fatte determinate cose, perciò non è questione di dire facciamo due righe gialle, perché, per quanto mi riguarda, io sono fortemente attento alle corsie gialle. Non per ultimo ricordo che più volte esponenti di quella che un tempo era la maggioranza, che adesso è diventata opposizione, mi ha chiesto di far passare gli scooter. Voi sapete tutti che sono anche uno scooterista, ho sempre detto di no e ho sempre detto "se la cosa era così rilevante ai tempi, avete governato quarant'anni, avreste potuto farlo nei quarant'anni". Non è che debba farla io adesso, perché io non la faccio. Anche su questo non è che io non mi stia muovendo, l'ho detto, l'ho dichiarato mille volte.

Traffico pubblico/traffico privato. Ma quando mai sto incentivando il traffico privato? Abbiamo ridotto i parcheggi del centro e i parcheggi, perché erano non per favorire che le auto venissero in centro, perché non abbiamo fatto più parcheggi da far venire più auto, abbiamo fatto venire le stesse auto pagando di meno. Pagando di meno in modo da venire incontro alle esigenze dei cittadini, che ritenevano di essere tartassati sui parcheggi urbani. E i numeri ci davano ragione, perché non è che sia aumentato il traffico diminuendo i prezzi dei parcheggi, è rimasto uguale. Il che significa che avevamo fatto giusto, avevamo avuto un'idea giusta. Su questo nessuno mi può dire che stiamo cercando di aumentare le auto private in centro, perché non è vero. Abbiamo creato dei parcheggi per le moto, perché questa città che è la numero uno in Italia per le moto, è uno schifo per i parcheggi delle moto, perché dobbiamo restituire non i parcheggi, dobbiamo restituire i marciapiedi ai cittadini, alla città. Quando riuscirò a portare avanti un programma di parcheggi per le moto, toglierò le moto parcheggiate in malo modo che verranno sanzionate, perché adesso invece dobbiamo chiudere un occhio, perché non si sanno dove mettere. Ma questo non significa favorire le moto, questo significa cercare di avere un'ottica che va un pochino più in là per cercare di restituire i marciapiedi ai cittadini. È diverso questo. Io non incentivo l'uso della moto, perché sfido ad aver fatto i parcheggi all'Acquasola che era l'uovo di Colombo, che la gente si sia comprata il motorino per parcheggiarlo lì. Chi ce



COMUNE DI GENOVA

l'aveva lo ha parcheggiato, questa volta lo parcheggia meglio. Cerchiamo di capire. Prima di dire certe cose riflettiamoci.

La strada del Papa l'ho privilegiata al traffico privato e non al pubblico? Ma la strada del Papa è una strada di servizio, è una strada dove passano soltanto i mezzi commerciali e i taxi. Non ci posso fare una fermata dentro all'Ilva. Cosa facciamo, la gente la facciamo entrare all'Ilva in mezzo ai binari, in mezzo ai camion che passano? Come si possa soltanto pensare che io faccia una fermata lì dentro? Devo farli passare da fuori, non perché voglia privilegiare mezzi privati, perché auto private non ne passano. Passano soltanto i taxi, il noleggio con conducente, i bus che non fanno fermate tipo i pullman turistici e basta. Non ci passano i privati. Quale privato ci passa?

L'elettrico. Le scelte vengono fatte in quest'ottica, nel senso se noi decidiamo di fare una scelta dal punto di vista trasportistico non la facciamo certamente per due anni, la facciamo con un'ottica che guardi un pochino più su, ma non la facciamo neanche tutta assieme, pertanto si può fare un tipo di scelta, aspettare che passi un po' di tempo e nel frattempo miglioreranno le aziende che producono l'elettrico e si potranno comprare dei mezzi più competitivi ad un prezzo un pochino inferiore, perché tanto tutti insieme non si può fare. Non è che noi prendiamo 1.700 milioni e li spendiamo nel mese di gennaio, perché non è pensabile. Non ci sono. Ma, anche se ci fossero, non sarebbe neanche pensabile, perché dov'è che trovo tutta questa roba qua in un colpo solo? Bisogna però avere un po' di programmazione con un occhio all'elettrico, alle nuove macchine, ai nuovi macchinari che vengono proposti sul mercato, che andremo ad acquistare per avere un mezzo ringiovanito sensibilmente. Abbiamo dei mezzi nuovi che stanno arrivando, quelli che lavorano in AMT lo sanno tutti, perché vi è arrivata la circolare come è arrivata anche a me, entro giugno o no? Abbiamo acquistato mezzi elettrici per fare il servizio all'interno dell'ospedale San Martino o no? Noi cerchiamo di andare avanti con le varie cose, ma bisogna riconoscerlo. Poi è tutto perfettibile, ma non è che siamo lì con le mani in mano. Stavo per dire un'altra cosa.

Villa, io capisco che lei legga i giornali, ma un Sindaco non propriamente mio, che era Marta Vincenzi, diceva "consiglieri, leggete troppo i giornali!". I giornali riportano certamente alcune affermazioni, se sono virgolettate, ma come intesa di massima lei mi parla di un tavolo fatto con Ferrovie, io non ne so niente. L'avranno scritto. Io non posso sapere cosa pensano i giornalisti. Io parlo con il Sindaco, però bisogna anche cercare di discernere quello che scrivono i giornalisti. Quel gruppo di lavoro che lei dice non so che gruppo di lavoro sia. Non conosco quel gruppo di lavoro.

Invece sulla gronda togliamoci ogni dubbio: io sono favorevole, nella fattispecie alla gronda alta! Così abbiamo tolto ogni dubbio che magari qualcheduno ha insinuato, perché io sono favorevole alla gronda alta e a qualsiasi altro tipo di infrastruttura che possa dare un contributo veloce alla nostra città.

Sul nodo ferroviario ha già risposto il dottor Grimaldi.

Che il Sindaco avesse scherzato sul bus gratis lo trovo poco rispettoso. Il Sindaco aveva detto "mi piacerebbe", aveva sposato l'idea, abbiamo dato incarico al professor Musso di verificare, non c'erano le condizioni, nessuno ha scherzato.



COMUNE DI GENOVA

Ha detto una cosa che gli sarebbe piaciuta, perché qua nessuno fa battute come al bar, perché non siamo al bar.

La metro. Abbiamo parlato della metro che è stata finanziata fino a Martinez e dall'altra parte. È stata finanziata, non abbiamo ancora i soldi, i soldi arriveranno nel 2021, ma nel frattempo c'è da fare la gara, il progetto esecutivo, ci vogliono dei tempi. Non è che uno faccia la metropolitana dalla mattina alla sera, pertanto siamo nei tempi, non stiamo perdendo un momento su questo. Presenteremo tutte le domande alle scadenze dovute.

Fusione AMT-ATP. Tutto ciò che si doveva fare per AMT, come ho detto prima, è stato fatto: la fusione è stata fatta, dobbiamo ancora lavorare su ATP, quella che gestisce il servizio, perché sappiamo tutti che ha un socio privato. Stiamo cercando, ma questa è la risposta che avevo già dato la volta scorsa, perché ovviamente non è una cosa che si possa fare dalla mattina alla sera neanche questo, ci vogliono dei tempi per cercare di capire come fare ad avere la governance di quella società, per avere quello che avevamo detto che avremmo voluto fare: una società che gestisse trasporto urbano e trasporto extraurbano, mettendoci anche Genova parcheggi di mezzo. Ma dateci il tempo! Non sono cose che si fanno neanche in un anno. Bisogna avere un pochino più di visione su queste cose, non si possono fare immediatamente. Comunque l'idea rimane sempre la stessa.

Per il completamento della metropolitana ho detto.

Sul fatto della linea di forza, di fare quella linea sul Ferraris ci stiamo lavorando, facendola su gomma, per fare la linea che parta da lì e che serva il centro cittadino. Ci stiamo lavorando. Non è una cosa così semplice neanche quella. Si tratta di spostare delle cose, spostare degli equilibri sui quali stiamo lavorando e comunque si tratta anche di fare un investimento, perché comunque, se anche la facciamo su gomma, necessita di un investimento, perché vanno creati i capolinea, bisogna trovare lo spazio per assestare le linee che arrivano dalle colline, ma non è che queste cose qua si decidono sulla carta, perché sulla carta sapeste quante cose faccio, ma poi bisogna metterle in pratica, andando a fare quello che mi è stato detto che noi non stiamo facendo: le consultazioni con il territorio anche. E su questo si perde un sacco di tempo, che non è tempo perso perché poi è il tempo che si recupera successivamente, però lo stiamo facendo.

Sul fatto della linea 1 da spezzarla, che è già arrivato più volte, io ho già detto che anche su questo stiamo lavorando. C'erano delle problematiche del tipo che avremo finalmente dai primi di dicembre una strada diversa con il lotto 10, a lotto 10 lavoreremo anche sullo spezzettamento della linea 1, ma dobbiamo aspettare il lotto 10, come aspettiamo quella che sarà una grande cosa che avverrà domani mattina: l'apertura della strada di corso Perrone per i veicoli. Però dobbiamo gestire l'emergenza con l'ordinario e ci vuole più tempo. Ovviamente la prima linea che andremo a fare importante, è stato detto cento volte, questa è la centunesima, è la val Bisagno perché è la prima cosa che andremo a fare, sulla quale andremo a lavorare. Può darsi che andremo a lavorare soltanto sulla gomma, anticipando quello che potrebbe essere il percorso per crearsi degli spazi, anche se poi sono spazi che dovremmo riordinare in un'altra maniera, perché, se decideremo di fare la tranvia, dovremmo togliere tutti i sottoservizi sotto e



COMUNE DI GENOVA

pertanto ricominciare daccapo, però magari daremo delle abitudini per capire quando potremmo realizzarla. Come potremmo realizzarla? Con i denari che ci arriveranno e che sicuramente riusciremo a fare, perché, come ho già detto una volta, in questo Comune erano dieci anni che non arrivava un euro per la metropolitana. In pochi mesi 152 milioni. Perciò io ho fiducia di poter fare qualche cosa in tal senso. Poi naturalmente la congiunzione con il Levante. Ma forse prioritaria ancora, rispetto a quella del Levante, sarà quella con il centro cittadino, inteso da quella parte di Marassi verso il centro, che sarà una cosa piuttosto importante.

Navebus. Quello sul quale stiamo cercando di lavorare è fare il servizio e non che faccia Pra-Pegli e porto antico, perché diventa troppo lungo. Fare un servizio invece di tipo diverso che faccia Pra-porto antico, magari con degli orari diversi, ma questa operazione al momento attuale è finanziata con 270 mila euro, quella per Pegli. Bisogna trovare le risorse anche per fare l'altra, perché, se la dovessimo fare con le risorse date per l'emergenza, sono risorse che poi dopo un anno non ci sono più. Abituarci in una maniera e poi tornare indietro diventerà difficile. Cerchiamo di fare qualche cosa da poter mettere in pianta stabile per dare un vero servizio al quartiere di Pra.

Io non ho segnato altro, se ho dimenticato qualcosa mi scuso.

PUTTI (CG)

Io vorrei avere solo una risposta rispetto al bando del MIT o dall'assessore o dal dottor Musso, perché c'è questo bando, avevo chiesto se si poteva sapere qual era la direzione. Cosa si voleva provare a comprare con quel bando.

MUSSO

Il bando è collegato alla finanziaria 2018 e serve al finanziamento della legge 2016, di cui non ricordo il numero, che è relativa al trasporto rapido di massa. Da questo punto di vista è utile collegare la sua domanda con le osservazioni che sono state fatte, in particolare se non ricordo male dal signor Gamba, a proposito del fatto che le tecnologie si evolvono e che oggi il full electric potrebbe guadagnare una certa ragion d'essere. Annoto che nel PUMS questa cosa era scritta espressamente, perché sugli assi di forza abbiamo detto "è importante che sia una corsia protetta, è importante che siano semafori prioritizzati, è importante che siano a trazione elettrica, sulla tecnologia vediamo l'evoluzione tram, filobus, bus, altro". Rispetto a questo, però, l'aspetto decisivo del bando che lei ha citato è che è espressamente escluso, in modo che io ritengo anche discrezionale, dal ministero la possibilità di finanziare bus elettrici. Bus in generale. Quindi l'opzione di fatto per le linee di forza di cui stiamo parlando è soltanto per tram e filobus. Poi, come ricordava, entro il 31 dicembre bisogna presentare richiesta per una delle due. Per quello che vorremmo, ma che riguarda una delle due tecnologie.



COMUNE DI GENOVA

VICE PRESIDENTE MASCIA

Chiudo la commissione, la seduta è chiusa.

ESITO:

Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS): Estensione della metropolitana, tramvie e priorità di realizzazione; Servizi nelle zone collinari; Lavori di realizzazione del nodo ferroviario genovese.	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
--	-------------------------

Il Presidente alle ore 18.07 dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Valter Filippini)

Il Vice Presidente
(Mario Mascia)

Il Presidente
(Marta Brusoni)

documento firmato digitalmente