



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO
DELLE VALLATE**

VERBALE DELLA SEDUTA DEL VENERDÌ 08 FEBBRAIO 2019

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

Assume la presidenza il Consigliere Brusoni Marta .

Svolge le funzioni di Segretario la signora Piredda Nadia.

Verbale redatto dalla Ditta Digitech.

Alle ore 09:38 sono presenti i Commissari:

13	Amorfini Maurizio
4	Anzalone Stefano
18	Avvenente Mauro
14	Bernini Stefano
20	Brusoni Marta
16	Cassibba Carmelo
17	Ceraudo Fabio
15	Costa Stefano
9	Crivello Giovanni Antonio
6	De Benedictis Francesco
10	Fontana Lorella
11	Gambino Antonino
12	Giordano Stefano
8	Grillo Guido
19	Immordino Giuseppe
7	Lodi Cristina
1	Pandolfo Alberto
2	Pignone Enrico
3	Putti Paolo
21	Rossetti Maria Rosa
22	Rossi Davide
5	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Ariotti Fabio
2	Mascia Mario
3	Remuzzi Luca
4	Vacalebri Valeriano



COMUNE DI GENOVA

Assessori:

1	Balleari Stefano
---	------------------

Sono presenti:

CHIAROTTI (PRESIDENTE MUNICIPIO PONENTE) - ANDREI (FILT-CGIL REGIONALE) - GRIFI (CGIL CONFEDERATI) - PUGLIESE (FIT-CISL SEGRETARIO REGIONALE) - DE LORENZI (UIL TRASPORTI) - LAGOMARSINO (UGL FNA) - NOLASCHI (FAISA-CISAL) - FANO (FAISA - CISAL) - RINALDI (O.R.S.A.) - LANTIERI (WWF GENOVA - CITTA' METROPOLITANA) - RAFFETTO (ORDINE DEGLI ARCHITETTI DI GENOVA) - MUSSO (C.I.E.L.I) - DELPONTE (C.I.E.L.I) - VESCO (PRESIDENTE MUNICIPIO MEDIO LEVANTE)- TALLERO (DIREZIONE SEGRETERIA GENERALE E ORGANI ISTITUZIONALI)

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

OdG: Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS): integrazione con ferrovie, parcheggi di interscambio all'uscita dell'autostrada, gronda di Ponente, aggiornamento sulla realizzazione e cantierizzazione.

BRUSONI (Presidente)

Vedo che il consigliere Villa è prenotato, quindi gli do la parola.

VILLA (PD)

Grazie. Vorrei sapere chi era tra gli invitati presente, mi hanno già fornito, il funzionario, il foglio degli invitati che poi sono quelli della commissione precedente, eventualmente ci riserviamo di intervenire.

BRUSONI (Presidente)

Chiederei ai consiglieri se hanno già delle domande da fare in questo inizio di commissione, se avete delle domande già da porre, prima di dare la parola al professor Musso.

Consigliere Grillo, prego.

GRILLO (FI)

Io credo che la Giunta debba rispondere ai quesiti che abbiamo posto nella seduta precedente prima.



COMUNE DI GENOVA

BRUSONI (Presidente)

Certamente, però chiedo se c'erano delle altre domande, avrebbe potuto rispondere la Giunta alle vostre domande. Vedo che non c'è nessuno prenotato, quindi do la parola al professor Musso.

MUSSO (CIELI)

Grazie, Presidente. Rispondo alle questioni poste nel corso della seduta della commissione avente lo stesso oggetto di quella odierna, che si è tenuta in data 12 dicembre. Mi permetterete di andare non dico alla rinfusa, ma nell'ordine in cui si trovano queste vostre domande negli appunti che ho preso da quella riunione.

Un primo gruppo di domande viaggia intorno al tema dell'interscambio e dei parcheggi di interscambio. C'è stata più che una domanda una critica, peraltro già emersa in precedenti riunioni, alla filosofia dell'interscambio essa stessa, alla quale ho già risposto nelle precedenti commissioni, quindi, se volete, riprendo, ma non mi pare il caso di far perdere tempo alla commissione ripetendo cose già dette. Nello specifico ha generato alcune nuove domande sui parcheggi di interscambio che sarebbero comunque troppo piccoli per intercettare i flussi veicolari. In realtà, se guardate il nostro documento, non è esattamente così: i parcheggi di interscambio sono comunque quanto più grandi e quanto meglio collocati cioè ci sia parso possibile rispetto ai flussi da intercettare. Questo vale anche per un'altra domanda immediatamente successiva che era: sono mal posti rispetto all'ingresso nella città. In realtà il quadro strategico prevede un parcheggio di interscambio a Levante, in prossimità del casello di Genova Nervi, un altro nella Val Bisagno in prossimità del parcheggio del casello di Genova est, un altro la cui localizzazione è ancora un po' da definire in corrispondenza del casello di Genova ovest e un altro ancora in relazione al progetto di rifacimento della stazione ferroviaria di Genova aeroporto Erzelli che si troverà a metà strada fra le due attuali di Genova Sestri e Genova Cornigliano, che sarà una piastra in corrispondenza proprio di quella stazione e sulla quale insisterà anche un nuova rimessa di AMT. Così collocate ci è sembrato che fossero il meglio disposte possibile rispetto ai principali flussi di accesso in città e anche rispetto ai caselli autostradali che generano il maggiore traffico in avvicinamento sulla città, salvo forse il casello di Bolzaneto, rispetto al quale abbiamo ipotizzato un parcheggio di interscambio di minore dimensione, compatibilmente con la notevole difficoltà di trovare delle aree disponibili in quella zona. Quindi credo che questa sia la principale risposta che dovevo sul tema dei parcheggi di interscambio rispetto agli assi di forza. Devo dire che è stata fatta anche la critica domanda, che è sbagliato aver previsto anche la possibilità di parcheggi di interscambio di dimensioni minori, oltre a questi maggiori che ho detto, perché la filosofia del parcheggio di interscambio dovrebbe essere quella di concentrare il più possibile i flussi. In realtà non è proprio così e le cose stanno invece a nostro avviso nel senso che l'evoluzione tecnologica, soprattutto in materia di sistemi di pagamento e le conseguenti prospettive in termini di integrazione del pagamento di interscambio trasporto pubblico, invece suggeriscono che laddove non sia disponibile un'area di maggiori dimensioni, anche la possibilità di disporre diversi parcheggi di interscambio di minori dimensioni sia quasi altrettanto efficace. La cosa davvero



COMUNE DI GENOVA

importante, e questo il piano lo prevede in maniera rigorosa, come tutti voi avete avuto modo di constatare, è che tutto questo sistema di parcheggi più grandi o più piccoli è interamente intercettato, così come tutte le stazioni ferroviarie significative, dal sistema degli assi di forza, delle linee di forza: i quattro nuovi assi di forza che si aggiungono alla linea metropolitana, la quale a sua volta avrà il prolungamento noto di cui si è parlato nelle precedenti commissioni.

Sul tema della gronda ci sono stati diversi interventi sia da parte di auditi sia da parte di consiglieri. Non mi esprimo, perché non mi compete rispetto ai pareri contrari alla realizzazione della gronda che sono state dati da taluni degli interventi della volta scorsa; vi ribadisco soltanto che il PUMS e la sua elaborazione ha lavorato assumendo come dato un sistema infrastrutturale che è quello esistente o programmata. Esistente o programmato vuol dire che include la gronda e, per inciso, visto che noi abbiamo consegnato questo documento a febbraio 2018, include anche il ponte Morandi. E naturalmente continua ad includerlo, perché il PUMS traguarda i dieci anni, come ben sapete. Traguardando i dieci anni, speriamo che la ricostruzione del ponte Morandi non abbia ritardi, ma, se ce li dovesse avere, speriamo che siano di un mese e non di qualche anno. Quindi il PUMS continua a ragionare in termini di ponte Morandi sì, ricostruito, e questo è ovvio, e gronda sì a valle del dibattito, che peraltro si è ampiamente concluso, sull'opportunità di realizzare la gronda, che quindi non compete le analisi che sono state fatte e le azioni che sono state proposte in sede di piano urbano della mobilità sostenibile.

A questo riguardo ho annotato anche alcune altre domande puntuali, in particolare il consigliere Grillo molto opportunamente ha suggerito che il Consiglio si riunisca nuovamente in sede di commissione, dopo che le analisi costi/benefici promossa dal governo abbia assunto delle decisioni per quanto riguarda la gronda. Mi permetto di aggiungere che anche la forte incertezza determinata dalle intenzioni del governo rispetto alla situazione delle concessioni e all'eventuale ritiro delle concessioni è evidentemente un ulteriore elemento di dubbio rispetto al quale sarà poi opportuno naturalmente che le commissioni si riuniscano, ma quello che voglio dire, dal punto di vista dei tecnici del PUMS, è che semmai la decisione dovesse essere mutata, e quindi si decidesse di non fare la gronda, evidentemente il PUMS va cambiato. Questo è ovvio.

Questo mi permette di collegarmi con un'altra considerazione che è tornata in diversi interventi e questioni della scorsa riunione della commissione, che è quella relativa alle previsioni per il Ponente genovese e in particolare al fatto che è stato eccetto il fatto che la linea di forza prevista per il Ponente rappresenta in qualche modo un raddoppio e una ridondanza rispetto alla linea ferroviaria, per come sarà possibile utilizzarla dopo la venuta, la ristrutturazione del nodo ferroviario. È vero, come ho detto pochi minuti fa, che il PUMS ha ragionato a infrastrutture esistenti o già programmate e realizzabili nei dieci anni, quindi noi assumiamo che i lavori, assai prolungati, della ristrutturazione del nodo ferroviario genovese siano per allora portati a termine. Tuttavia crediamo che di fronte anche all'esperienza fatta di una notevole lentezza in una importantissima opera per la mobilità genovese, che ad oggi non è stata portata a termine con grave ritardo rispetto alle previsioni e con grave danno per tutta la popolazione del Ponente,



COMUNE DI GENOVA

aver previsto quello che un domani potrebbe anche diventare un piano B fosse assolutamente doveroso. È ovvio che, se la ristrutturazione del nodo dovesse avvenire in tempi brevi e si verificasse quello che correttamente hanno detto alcuni ossia: questa linea di forza, quantomeno rispetto alle altre, è un pochino meno necessaria, si faranno le valutazioni e le variazioni del caso. Ricordo a tutti che io dico spesso, un po' imprecisamente o sinteticamente, che il PUMS riguarda i dieci anni, che è vero, però è anche vero che il PUMS avrà aggiornamenti biennali. Quindi, se ci saranno variazioni significative, se ne terrà conto.

Ci sono state diverse altre domande. Non vorrei farla troppo lunga, però al tempo stesso non vorrei tralasciare le domande che sono tutte meritevoli di risposta. Ci sono diverse domande e punti posti da interventi dei consiglieri e auditi riguardanti l'esigenza di tavoli tematici che diventassero delle occasioni di approfondimento di quanto proposto dal quadro strategico del PUMS. Naturalmente la cosa ci vede assolutamente disponibili, faccio solo presente, ma l'avevo già detto in allora – si era a dicembre – c'è stato un piccolo ritardo anche lì e oggi come allora ribadisco siamo nell'imminenza dell'adozione del PUMS da parte della Città metropolitana. Lo spazio giusto per ulteriori dibattiti ed eventuali variazioni rispetto a quello che attualmente è proposto e in via di disposizione è proprio lo spazio che c'è fra l'adozione del piano e l'approvazione dello stesso. Segnalo che l'approvazione del piano dovrebbe avvenire, stando al decreto Delrio, entro ventiquattro mesi dal decreto stesso. Qui c'è una piccola discussione se sia entro ventiquattro mesi dalla pubblicazione, il che ci porterebbe a ottobre del 2019 o dalla data del decreto, che ci porterebbe ad agosto del 2019. Il nostro personale suggerimento, visto che il PUMS, fino adesso in avanzato stato di discussione, ma da un certo punto in poi un PUMS approvato e vigente diventerà la condizione per chiedere finanziamenti per qualunque cosa al governo centrale, suggerirei che, se ci sono questa forcilla di date, ci si regoli per cercare di approvarlo in quella che certamente è utile: quella dell'agosto 2019. Non ci si faccia cogliere impreparati per essersi data l'interpretazione un pochino più larga.

È stato osservato che dopo il crollo del ponte Morandi c'è stato un aumento di utilizzo del trasporto pubblico, segnatamente nelle aree direttamente interessate e questo, almeno in alcuni interventi, è risuonato come una necessità di modificare conseguentemente o un'ipotesi di modificare conseguentemente il PUMS. In realtà, come tutti voi ben sapete, perché abbiamo avuto molte occasioni di parlarne, il PUMS è realizzato nella logica di ottenere una maggiore e migliore educazione della popolazione all'uso del trasporto pubblico, quindi va esattamente in quella direzione. Quanto ci vada, se sia ipotizzabile, magari a seguito di un evento catastrofico, che l'improvvisa educazione al trasporto pubblico vada ancora più in là di quello che il PUMS ha previsto non è in astratto da escludere, però forse non ci sembrano urgenze immediate. Il PUMS già lavora nella logica di avere un trasporto pubblico più efficace, più affidabile, naturalmente più sostenibile, ma anche lavora il PUMS nel senso di prevedere delle azioni che siano proprio rivolte ad incentivare in qualche caso e comunque educare e sensibilizzare la popolazione al maggior uso del trasporto collettivo. Quindi ovviamente non è un bene quello che è successo, ma ha comportato un effetto



COMUNE DI GENOVA

collaterale positivo: che molte persone, talvolta perché costrette, penso all'uso della metropolitana per l'area della Val Polcevera, hanno scoperto una mobilità che prima magari semplicemente non avevano sperimentato.

Ci sono stati nel dibattito diversi interventi contrari e a favore delle grandi opere di cui si parla, in particolare la gronda e terzo valico, c'erano i favorevoli, i contrari, eccetera; io naturalmente non entro in questo dibattito, perché non mi compete, ovviamente le mie opinioni le ho e, se richiesto, le posso dire, ma non vorrei far perdere tempo aggiungendo le mie opinioni a quelle contrapposte e tutte legittime naturalmente di tutte le persone che si sono espresse. La cosa che tengo a ribadire è che il PUMS naturalmente ha lavorato, dando conto che le infrastrutture già decise in qualche caso, di cui sono stati avviati i lavori, saranno realizzate e, per come si sono avviati i lavori, dovrebbero essere tutte realizzate nell'arco dei dieci anni che noi traggiamo.

Ci sono alcune osservazioni puntuali, per esempio ho annotato l'osservazione del consigliere Avvenente sull'opportunità di limitare la velocità su un tratto della via Guido Rossa per agevolare le manovre dei TIR nei cambi di corsia. Naturalmente sono d'accordo. Speriamo che poi la realizzazione dell'altro pezzo del lotto 10 renda anche meno indispensabile questa cosa, ma questo tipo di osservazioni puntuali in questo caso sono state oggetto di osservazioni che noi abbiamo fatto.

Il consigliere Putti ha rilevato, del tutto correttamente, che la gronda non c'entra con il PUMS: siamo d'accordo; che dal punto di vista del rapporto tra la mobilità e le strategie delineate nel PUMS e il trasporto ferroviario c'è un contratto di servizio con la Regione, il PUMS non può dare prescrizioni alla Regione per quanto riguarda il contratto di servizio, l'integrazione tariffaria è una cosa che interessa essenzialmente al Comune, nel PUMS è ampiamente prevista come modalità di aumentare la quantità di trasporto pubblico e di mobilità pubblica che può essere realizzata anche attraverso questo strumento. Naturalmente sappiamo tutti, anche per il dibattito degli anni passati, che poi la questione è essenzialmente negoziale tra il vettore ferroviario e le istituzioni pubbliche e l'azienda di trasporto pubblico urbano. Quindi questa è una cosa che noi non possiamo fare altro che auspicare, indicare come una cosa assolutamente importante per aumentare l'uso del trasporto collettivo, ma evidentemente poi esce dalla nostra possibilità di azione.

Mi sembra, ma mi scuso se non è così, di aver risposto ai diversi ordini di domande, obiezioni o anche critiche che sono state rivolte nel corso della seduta precedente, ma se per caso mi fosse sfuggito qualcosa, vi chiedo scusa in anticipo e chiedo agli interessati di ricordarmi rapidamente qual è la cosa a cui non ho risposto.

GRILLO (FI)

Io mi rivolgo soprattutto alla Giunta, abbiamo ancora due anni di amministrazione attiva in questo ciclo amministrativo e quindi si pone l'esigenza, credo sia la terza volta che lo evidenzio nel corso di queste commissioni consiliari, che occorre una programmazione dei concreti obiettivi che si intendono realizzare nel prossimo biennio, perché sono decenni che in quest'aula si parla di



COMUNE DI GENOVA

obiettivi, alcuni dei quali realizzati, la stragrande maggioranza dei quali invece disattesi. Va bene il PUMS. È chiaro e abbastanza logico che bisogna traguardare negli anni a venire, però in ogni ciclo amministrativo gli enti locali devono programmare obiettivi concretamente realizzabili.

Primo. Sulla gronda non mi soffermo, sono note le divisioni che vi sono all'interno del governo, questo palleggiamento di responsabilità o di divisioni di questo governo diventano preoccupanti e allarmanti. Non credo ci siano precedenti nella storia del nostro Paese di un governo che quotidianamente si presenta davanti agli italiani in modo nettamente spaccato, soprattutto sulla questione relativa alla gronda, bypassando addirittura l'intero governo e addirittura il parlamento sulla trasmissione dei costi e benefici di cui si parla da quando è crollato il ponte Morandi. Vi erano delle scadenze entro le quali costi e benefici dovevano essere ovviamente presentati. Ma prima di mandarli alla Comunità europea o alla Francia sarebbe stato opportuno che questi fossero stati portati all'esame del governo e del parlamento.

Una proposta. Sulla questione delle grandi infrastrutture che trovano ampia unità anche in una parte del governo, ma anche e soprattutto da parte delle organizzazioni sindacali, del mondo imprenditoriale che ovviamente sostengono in modo unitario, non ci sono precedenti nel nostro Paese che vi sia stata una comunità di intenti fra organizzazioni sindacali e imprenditori e altre categorie a voi ben tutti note; vogliamo, mi dispiace che non sia presente la Giunta in questo momento, impegnare la Giunta, la Regione, le Regioni a far sentire la loro voce ovviamente al governo e al parlamento? Hanno titolo gli enti locali e le Regioni che rappresentano in prima istanza le esigenze dei cittadini di dire forte la loro voce, di stimolare il parlamento di essere auditi? Facciamo chiarezza su questa questione, perché ho l'impressione che a livello di ANCI, di governo e soprattutto da parte degli enti locali non si sia creata una unità di intenti per far sentire la loro voce. Quindi impegno la Giunta ovviamente su questa questione di fare chiarezza con il governo, perché abbiamo un governo nazionale, però i cittadini in prima istanza sono rappresentati dagli enti locali e in modo particolare dalle Regioni. Quindi ritengo che sia opportuno un ampio coinvolgimento degli enti locali. È opportuno che in questa fase assumano delle iniziative concrete.

Secondo. Per quanto riguarda i parcheggi di interscambio, a cui Musso anche oggi ha fatto riferimento, è possibile, ancorché averne individuati gli obiettivi, mi rivolgo anche in questo caso alla Giunta, capire modalità e tempi? Quali di questi parcheggi di interscambio previsti e programmati potranno essere concretizzati in questo ciclo amministrativo? Credo che sia un problema, come il precedente, che meriti ovviamente di fare chiarezza.

Terzo. Nelle audizioni precedenti vi è stata un'ampia convergenza nell'affrontare le problematiche del trasporto nelle valli della nostra città e, fra queste, sono stati evidenziati i problemi che riguardano la Val Bisagno, sprovvista di ferrovia, che, rispetto a tutte le altre delegazioni della città meritano ovviamente priorità di intervento. Collegato con la Val Bisagno riguarda anche i Comuni dell'interno. Sulla Val Bisagno io potrei ovviamente presentare un fascicolo alto così di dichiarazioni rilasciate alla stampa, di progetti, di tramvia: in questi giorni leggiamo che la tramvia sembrerebbe superata. È noto quello che la stampa sta



COMUNE DI GENOVA

comunicando in questi giorni. È possibile fare chiarezza? Se non è tramvia, che cosa si pensa di fare? E se si pensa di fare un'alternativa alla tramvia, volete dirci modalità e tempi previsti affinché le problematiche siano affrontate concretamente?

Quarto, piste ciclabili. Anche in questo caso i colleghi del Consiglio sanno che io tengo documentazione storica su questi obiettivi e prima o poi la presenterò anche in Consiglio, quanti progetti, quanti programmi, quante risorse sono state previste su questi obiettivi? Ma facciamoci un'altra domanda: le piste già realizzate sono concretamente utilizzate? Quante biciclette transitano in via XX Settembre? Perché bisogna anche monitorare l'utilizzo che le piste ciclabili, che sono state fatte e che hanno comportato dei costi in che misura, quanta utenza hanno, se no corriamo il rischio, in una città che ha già grandi problemi per quanto riguarda il traffico, di mettere in ulteriore difficoltà alcune vie della città da via XX Settembre a quello scempio davanti alla stazione Brignole, per citarne un paio. Anche sulle piste ciclabili vogliamo dire con chiarezza al Consiglio comunale, con un documento, quali piste ciclabili sono in programma. Parliamo anche di corso Italia adesso? Parliamo di corso Italia?

Io sono veramente esasperato, perché gradirei che, quando si fa una dichiarazione alla stampa, si preannunciano degli obiettivi sulla stampa, ovviamente questi siano concretamente realizzabili, perché i cittadini leggono i giornali, leggono le promesse, leggono gli impegni e in questo caso facciamo chiarezza anche sulle piste ciclabili. Portiamola in aula, facciamo le audizioni e verifichiamo quelle che possono essere utili, e certamente in città vi sono dei percorsi che possono essere utili, però eliminiamo quelle che hanno già dimostrato concretamente di non funzionare. E, se le facciamo, tempi, modalità, costi per poterle realizzare.

Potrei evidenziare tanti altri problemi, ma mi fermo, evidenziando che, concluso questo giro di audizioni, il PUMS, per il quale hanno lavorato gli uffici e Musso in particolare, che ringrazio, abbia degli obiettivi graduati nel tempo: che cosa facciamo nel 2019, che cosa facciamo nel 2020. Poi mi fermo, perché dopo anche questo Consiglio non ha più potere decisionale, onde evitare di lasciare a chi verrà dopo di noi promesse e progetti irrealizzati.

VILLA (PD)

Mio caro compagno Grillo, l'importante è fare le conferenze stampa, poi tutto il resto avviene. Qui si sono fatte conferenze stampa anche per accendere tre lumini in piazza De Ferrari.

Al di là di questo io vorrei sapere dov'è l'assessore e se è presente qualcuno di AMT, azienda del trasporto urbano pubblico direttamente coinvolta in una discussione, che è presente solo nelle rappresentanze sindacali in alcuni giorni dove c'è stata una discussione, come spesso accade da molto tempo, non in questa commissione, non in questo Consiglio, sulla mobilità urbana di questa città, che è in netta contraddizione con quello che c'eravamo detti nella commissione di inizio dicembre, delle quali ci aspettavamo risposte e giustamente ci sono state date dal professor Musso in merito ad alcuni nostri quesiti che avevamo chiesto, ma è chiaro che non possiamo esimerci oggi dal non ragionare eventualmente dalle



COMUNE DI GENOVA

dichiarazioni apparse su quotidiani, oramai questo Consiglio comunale rincorre quotidianamente tutto quello che avviene sui giornali e quindi sulle dichiarazioni degli assessori o dei direttori di aziende di trasporto pubblico, che vanno sulle televisioni locali, sui giornali, vanno un po' da tutte le parti a dichiarare cose che non mi sembrano coerenti e in linea, anzi assolutamente in contraddizione con quello che il PUMS dice e con quello che è stato detto qua dentro. A precise domande fatte da noi opposizione, ma anche da alcuni consiglieri della maggioranza, il sindaco Bucci e il vicesindaco Balleari dichiaravano che l'asse sugli assi di forza di questa città erano privilegiati un tipo di trasporto in sede unica e tramviaria. Leggiamo che il 28 dicembre una lettera è stata inviata al ministero dei trasporti dove invece si chiede l'istituzione o le risorse per acquistare i cosiddetti filobus, sistema oramai non adottato dalla maggioranza di tutte le città italiane ed europee e il Vicesindaco dice in una sua intervista che avrebbero creato l'installazione delle tranvie, in Val Bisagno in particolare, ma su tutte le linee di forza di questa città, un impatto che la città probabilmente non avrebbe superato. Ora poi chiedo all'assessore cosa intende per "impatto in questa città". Ma altrettanto in un'azienda che ha perso ventimila passaggi in vent'anni, non per colpa chiaramente di questa Amministrazione soltanto, ma anche delle Amministrazioni precedenti, io credo che non possiamo esimerci oggi, visto che le risposte ci sono state date, dal ragionare un attimino se le risposte di AMT sono quelle vere o quelle dell'assessore e vicesindaco ai trasporti Balleari, perché il giorno dopo le dichiarazioni del dottor Pesci che diceva "abbiamo chiesto i soldi per i filobus", privilegiando come seconda ipotesi un'altra e, terza ipotesi, quella della tramvia, indicando che il sostegno economico non c'era, eccetera, il giorno dopo il Vicesindaco dice che non è proprio così, perché siamo ancora in tempo per poter modificare le cose. Dice esattamente il Vicesindaco: «Non è una smentita, ma una precisazione. Al ministero abbiamo presentato domanda di finanziamento per le linee di forza. Inizialmente avevamo pensato di farlo sulle tranvie, ma ci siamo resi conto che sono molto impattanti, pertanto abbiamo dirottato alcune linee sulla filovia. Il filobus infatti è meno invasivo e permette lavori più rapidi e dall'impatto inferiore». Per la Val Bisagno invece il giorno dopo le dichiarazioni di Pesci, un'azienda di proprietà del Comune, interamente di proprietà dove si scelgono chiaramente i dirigenti e i responsabili del personale e della mobilità, invece siamo orientati sul tram. Quindi io che sono della Val Bisagno ne sono contento, perché credo che allora quella lettera dicesse cose diverse. Forse i giornali o non l'hanno letta bene o non l'avranno sicuramente vista, invece siamo orientati sul tram, un progetto che verrà concertato con il territorio in modo partecipativo. Io ieri ho chiesto tutto il giorno al dottor Pellegrino e all'assessore Balleari copia di questa lettera, che non ho ricevuto, mi sarebbe servita per magari aggiornare il mio modesto intervento, il mio modesto contributo a questa commissione, ma colgo davvero questa occasione per capire davvero se le dichiarazioni e tutta la discussione su un fatto assolutamente prioritario e importante di un piano della mobilità in questa città non si possa esimerci dal doverci ragionare. Chiedo anche un intervento alle parti importanti che sono oggi presenti di questa città, ai rappresentanti dei lavoratori, ma a tutte le associazioni di categoria che rappresentano e si occupano di mobilità in questa



COMUNE DI GENOVA

città, ho letto alcuni loro interventi sui quotidiani dei giornali per capire se riusciremo prima o poi, visto che quelli di prima non ci sono riusciti e ci hanno mandato a casa, se si riuscirà a fare qualcosa in Val Bisagno e anche in altre parti di città in sede propria, dove si possa viaggiare veloci e magari ambientalmente compatibili.

Ricordo che la maggior parte dei filobus a Genova, e tanti tecnici che vedo qui davanti lo sanno, da sei mesi e più sono fermi, perché non funzionano o almeno la metà di questi mezzi gira lo stesso, ma senza le aste attaccate alla linea elettrica che consentirebbe loro di poter girare. Se voi intravedete, professor Musso e Vicesindaco, che soggetti o comunque mezzi di questo tipo possono essere ambientalmente e in maniera molto moderna tipici di una città moderna come è quella di Genova, io non sono d'accordo. Oppure, se il PUMS, e mi è scappato perché ho cercato di leggerlo tutto, pur essendo un documento corposo, di intravedere qualcosa che io non ho visto, qualcuno o qualcosa che dica che, come ha già detto il sindaco Bucci in campagna elettorale, lo ha detto ai cittadini della Val Bisagno a delle riunioni, il vicesindaco Balleari ha fatto altrettanto, a dire che in Val Bisagno ma anche dalle altre parti si possa individuare e cercare delle risorse per poter realizzare trasporti di questo tipo. Dico in tutte le altre parti della città, e parlerei della Polcevera, parlerei del Ponente, parlerei comunque di tutte quelle altre parti di questa Genova che oggi sono in difficoltà.

Fin dal primo momento dal crollo purtroppo del ponte Morandi si è intravista la volontà di questa Amministrazione, che è quella di favorire il trasporto su gomma; sono state fatte in fretta e furia tutte quelle alternative, tutti quei provvedimenti viabilistici che lo potessero consentire, ma non si è pensato magari di ragionare insieme a Ferrovie dello Stato e ad altri soggetti che si occupano di trasporto pubblico per cercare di aumentare o modificare o migliorare il trasporto pubblico che perennemente, anno dopo anno, anche nei cicli amministrativi precedenti sta perdendo clienti. Quindi non è più attrattivo, la gente preferisce andare in macchina, anziché salire su dei mezzi veloci per poter arrivare alla città e fuoriuscirne.

Non entro nel merito, perché ho già chiesto chiaramente un'interrogazione su questo argomento e una commissione che parli esattamente di questo; certamente i cittadini della Val Bisagno, e non solo, sono già pronti giustamente a ribadire quello che da oramai da tanti anni aspettano e che, ripeto, le altre Amministrazioni in trent'anni non hanno fatto; ora, siccome però qui si arriva a dire che tutto cambierà, io mi aspetto e sarò completamente d'accordo con quello che si farà, che le cose siano diverse da prima e che nel giro di qualche anno si intraveda un tipo di trasporto diverso. Io colgo l'occasione anche di dire che ci rivedremo spero il prima possibile, perché queste cose una volta tanto si discutono in questa commissione e non si debba sempre andare a ricercare articoli di giornale per poter capire quali sono le volontà eventualmente di questa Amministrazione sul trasporto pubblico locale.

State tranquilli che, al di là dei fogli e dei documenti di programmazione, dei documenti che si scrivono spesse volte anche da una scrivania con tanta capacità, o meno, la gente saprà giustamente reagire e ribadire che ad arrivare da Prato a De Ferrari ci si impiega un'ora e dieci, ci si impiegano cinquanta minuti e ci si



COMUNE DI GENOVA

impiegano quarantacinque minuti. Sfido chiunque a non avere altro tipo di trasporto, tram piuttosto che ferrovia, nave che ti trasporta via mare, per poter consentire alla gente di arrivare. Mi sorprende molto, perché, quando abbiamo chiesto che il 14 potesse arrivare direttamente a De Ferrari, non ci sono i soldi ci è stato risposto. Oggi intravedo Balleari che dice faremo un servizio che andrà da Molassana a Prato rotatorio e che non so francamente a che cosa servirà, quando ci sono già delle linee collinari che fanno quel tipo di tragitto e mi chiedo se lì i soldi ci sono o non ci sono, se AMT ha fatto determinate valutazioni.

PIGNONE (LC)

Io inizio con una comunicazione di servizio, visto che il professore l'aveva citata, mercoledì prossimo alle ore 16,00 in Città metropolitana ci sarà l'illustrazione del PUMS, che porterà poi all'adozione nel prossimo Consiglio di Città metropolitana di questo documento, ed è una prima parte ovviamente, perché la cosa interessante della pianificazione della mobilità sostenibile in questo caso è che ogni due anni va rivista. Chiedo al professore però, perché dopo tre volte che ci si vede qui, visto che c'è anche il proiettore, che non ha ancora illustrato l'ultima parte delle slide che sono quelle degli investimenti. Quella parte non è mai stata proiettata qui e spiegata dal professore, per cui chiederei a questo punto, visto che siamo qui con il proiettore acceso, di farlo.

L'altra parte invece rientro nel discorso tram/filobus, ma non tanto per entrare nel merito delle scelte o meno, quanto quello di un bisogno. Io credo che la parte della sostenibilità del piano sia quello che lega a parte le emissioni, a parte l'impatto ambientale, quello della qualità della vita. La qualità della vita è legata strettamente al tempo anche, per cui, quando noi parliamo di certezza delle interconnessioni, perché un sistema intermodale che per una persona, quando prende un mezzo, sa quando arriva, quando se lo ritrova alla fermata e così via, ed eventualmente, quando cambia tipologia di mezzo, sa che lo incontra e per cui quello che è legato al tram e filobus è che, da studi fatti non certo da me, il tram mi dà più certezze al di là della quantità di trasporto, di persone trasportate, di arrivo migliori rispetto al filobus.

Poi vorrei ribaltare questa cosa del tram, perché non è solo legato al mezzo il sistema migliore tranviario rispetto filobus, se non che dove si è andati ad investire sulla parte tramviaria c'è stata una riqualificazione urbana importante. Anche questo, che magari in parte esula dalla pianificazione della mobilità, non può non essere tenuto in considerazione, perché va a migliorare comunque quell'aspetto e quella parte che spesso si dice, che è il discorso della bellezza anche. Per cui come le persone interagiscono con il territorio e come hanno attraverso i mezzi pubblici la possibilità di migliorare la qualità della vita. Pertanto chiederei un passaggio sul discorso, ma questo non so se chiederlo al professore o all'assessore, di un ritorno già chiesto dai colleghi precedentemente, una restituzione sul perché siamo andati verso il filobus, non tenendo conto delle peculiarità che poi il tram nel dibattito di non mi ricordo neanche più quanti anni fa c'è stato, ormai sappiamo tutti in tutte le sue forme. Però io credo che vada tenuto in considerazione. Ora non ho letto, come ha fatto Villa, gli articoli sul



COMUNE DI GENOVA

giornale delle dichiarazioni dell'assessore ma, essendo qua, magari avrà modo di rispondere in maniera puntuale.

Altra questione è quella, essendo il piano di durata decennale, ma voi sapete perfettamente che da qui a dieci anni tutto quello che riguarda la mobilità non può non tenere in considerazione i cambiamenti e gli investimenti che da Google a Apple alle assicurazioni stesse stanno facendo sulla guida senza autista, per cui anche l'impatto di nuovi mezzi di mobilità ovviamente non sarà certo trascurabile da questo punto di vista. Per cui il fine, secondo me l'obiettivo comune a tutti è quello di dare gli orari certi di arrivo e di partenza, l'intermodalità. L'altra questione è quando finiremo il nodo ferroviario che ci darà un'infrastruttura importantissima per la mobilità costiera e che darà modo di interconnettersi a quelle linee di forza citate prima dal professore.

PANDOLFO (PD)

Io mi attengo, cerco di attenermi quanto più possibile all'ordine del giorno della seduta odierna e partirei dal tema della gronda di Ponente che bene il consigliere Grillo ha introdotto, a mio giudizio, rispetto alle contraddizioni che esistono oggi.

Se posso proseguire, Presidente, se no abbiamo sempre il controcanto di chi, in modo minoritario, nettamente, prova a dire la sua sempre su una questione di cui l'intera città, ma non solo, sindacati, confederazioni, Camera di Commercio, Confindustria, associazioni hanno detto chiaramente in ultima battuta qualche settimana fa che l'opera è finanziata e pronta per essere cantierata, però sappiamo che le contraddizioni che popolano ogni giorno il governo, lo vediamo anche delle brutte figure che facciamo, perché adesso il ministro Toninelli ci dice che serve l'analisi costi/benefici e che tutto rispetto alla gronda è vincolato alla revoca, alla procedura di revoca della concessione per Autostrade. Sulla TAV abbiamo visto che fine ha fatto l'analisi costi/benefici: è finita direttamente a Parigi. Ora credo che a Parigi noi non possiamo spedire neanche più le cartoline delle vacanze dopo le tensioni che il governo italiano ha creato con la Francia. Quindi starei attento davvero alle azioni che si mettono in campo e chiunque abbia responsabilità di governo, nazionale o locale, non può dirsi esule rispetto al pronunciamento su questa questione, perché io credo che anche da parte delle istituzioni locali, oltre agli appelli che sono stati fatti, questo che citavo da rappresentanti di enti, di istituzioni che hanno dietro un'ampia rappresentanza, non possa essere isolato, non possa rimanere, anche da parte delle istituzioni locali che non si possono limitare, seppur con azioni come quelle che sono state fatte in questo Consiglio, di mandato chiaro per procedere, a non intervenire in maniera netta e chiara verso gli esponenti di governo. Tra l'altro abbiamo anche il viceministro alle infrastrutture che è un genovese e che sa, conosce bene e allora che l'Amministrazione comunale si attivi in sinergia con chi dovrebbe risolvere la questione dell'avvio dei cantieri propedeutici all'opera della gronda di Ponente. Quindi mi piacerà capire quali sono le interazioni che il PUMS prevede rispetto al procedere e quali sono le azioni che l'Amministrazione comunale, insieme all'Amministrazione regionale ovviamente, vuole promuovere con il governo, perché questa situazione



COMUNE DI GENOVA

di stallo si risolva, perché altrimenti ci ritroviamo nelle stesse situazioni e costretti alle stesse azioni che si stanno facendo invece in Piemonte e nelle altre Regioni del Nordovest. Questo per quanto riguarda la gronda di Ponente.

È chiaro poi che l'iter del PUMS, e ringrazio il professor Musso per l'intervento, l'adozione quindi verrà portata in Consiglio metropolitano la prossima settimana e poi avremo un tempo di approvazione che ci tragarnerà o ad agosto o a ottobre 2019. Io credo che sia necessario, per rendere produttivo e più forte il lavoro che stiamo facendo in queste commissioni, che ci sia anche un passaggio nel Consiglio comunale di Genova. Trovate le forme, in una seduta monotematica o in ciò che ritenete, ma prima dell'approvazione da parte del Consiglio metropolitano del PUMS ci sia un pronunciamento del Consiglio comunale, perché altrimenti il lavoro che stiamo facendo nelle commissioni dovrebbe essere delegato poi a delle semplici osservazioni che non so che forza potrebbero avere. Quindi per avere una forza maggiore sarebbe utile che ci fosse una convocazione del Consiglio comunale anche sulla vicenda del PUMS non per competenza, ma per il contributo che evidentemente dobbiamo portare.

Rispetto ai temi del PUMS l'elemento più visibile rispetto al quale vedo che il sindaco Bucci nel recente incontro addirittura con il Presidente della Repubblica Mattarella ha insistito rispetto al tema delle infrastrutture e delle infrastrutture di mobilità, dal terzo valico alla gronda alla metropolitana leggera. Bucci insiste soprattutto sui 600 milioni di euro chiesti al ministero per quella che chiama "metropolitana leggera" o corsie riservate filobus elettrici o tram. Questo era datato 24 gennaio, ma sappiamo che già su quello per esempio rispetto alla linea di forza della Val Bisagno sono state esternate delle decisioni, delle quali il Consiglio comunale è completamente all'oscuro, che riguardano la scelta del filobus rispetto al tram, e su queste vorrei conoscere qual è l'intendimento dell'Amministrazione: se le esternazioni del direttore Pesci corrispondono alle intenzioni dell'Amministrazione. A quanto pare sono state vaghe le conferme che arrivano, che erano pubblicate nella giornata di ieri su "la Repubblica" di Genova rispetto alla call ministeriale che è arrivata un pochino come la disponibilità di fondi della Regione, di cui mi ha parlato il vicesindaco Balleari, per le piste ciclabili e che ha fatto – queste sono le parole del Vicesindaco – accelerare la decisione per la formula individuata per corso Italia così come era rappresentata e sulla quale chiederei di avere ulteriori specifiche, che non mi sono state fornite in sede di Consiglio comunale. Lo dico perché comprendo che ci sia effettivamente un punto dal quale iniziare, ma l'ho detto in Consiglio comunale e ho detto qui, dei punti dai quali iniziare in modo coerente e in un tempo determinato, perché, se non conosciamo qual è il percorso che le piste ciclabili potranno fare e che si dovranno ovviamente inserire coerentemente con quanto previsto dal PUMS, diventa difficile anche eventualmente pronunciarsi, in questo caso in sede di adozione del PUMS non sarà necessario, ma in sede di approvazione del PUMS sarà certamente necessario farlo e conoscere nel profondo anche i progetti che riguardano le piste ciclabili.

Non vorrei che tutto ciò si trasformasse in una sindrome del nastro, ossia del fatto che faccio l'operazione che mi porta, nel caso del filobus ma anche della pista ciclabile, perché le parole del Vicesindaco sono che la linea del filobus è



COMUNE DI GENOVA

meno invasiva e permette lavori più rapidi a impatto inferiore. Sull'impatto siamo d'accordo, ma sui tempi rapidi, Vicesindaco, noi dobbiamo intravedere la soluzione migliore, ovviamente anche in un tempo ragionevole, ma è chiaro che dobbiamo tragaruardarla in modo che la città ne possa beneficiare e non mi interessa se la soluzione arriva entro due anni, entro cinque anni, importante è che abbia una coerenza e che i denari, in questo caso della pista ciclabile sono 650 mila euro, se non sbaglio, mentre per l'impianto di linea di forza dell'asse di forza della Val Bisagno sono 600 milioni di euro, è chiaro che, siccome sono soldi pubblici, è bene che siano spesi in un tempo ics, ma soprattutto siano spesi bene per il progetto migliore, non il progetto più rapido per forza. Quindi questa è un'altra variabile, a mio giudizio, quella della qualità del progetto, della manutenzione dell'azione che si vuole mettere in campo che non dobbiamo tralasciare. Chiaramente anche per le altre linee di forza, perché ora ci stiamo concentrando sulla Val Bisagno, perché sappiamo che è sofferente, e l'ho riconosciuto in Consiglio comunale da decenni di una scelta, non è una questione di oggi, pertanto la delicatezza che è da porre rispetto al dibattito che si va a inserire anche in questo mandato, in questo ciclo amministrativo, e siamo già a quasi due anni di mandato, è delicata. Quindi non si possono fare le cosiddette sparate proprio per la sindrome del nastro, perché altrimenti rischiamo di non creare una decisione, di non creare un tracciato sul quale poter lavorare concretamente. Quindi è importante, anche rispetto al modello partecipativo al quale l'assessore faceva riferimento già nelle sue dichiarazioni, capire quale sarà il percorso. So che ci sono state delle riunioni in Municipio Media Val Bisagno, però è importante capire anche quale sarà il modello partecipativo rispetto alla scelta di trasporto pubblico in Val Bisagno.

PUTTI (CG)

Vorrei chiedere con mozione d'ordine, siccome ci sono tante cose importanti di cui si potrebbe parlare qua dentro, tipo l'ennesima chiusura di una sede a Genova della Tirrenia, di realtà lavorativa, la situazione sociale, quella sanitaria, l'invecchiamento della popolazione, la dispersione scolastica, la ridotta competitività dei giovani, dare valore al patrimonio artistico-culturale in campo turistico e del rinnovato interesse nazionale intorno a Genova e internazionale, se vogliamo parlare di tutte le cose che ci viene in mente possiamo iniziare e io ne ho tante, come ho elencato e ne ho ancora delle altre, se no partire per l'ennesima volta parlando di una roba che, come ha detto l'ex senatore Musso, non c'entra con il PUMS: l'ha detto lui. Io l'ho chiesto, l'ha affermato in precedenza e lo ha ribadito oggi che non c'entra con il PUMS. Altrimenti, se vogliamo, dedichiamo una commissione a tutto quello a cui può far bene la gronda, io posso portare che, se spalmata sulla pelle, fa bene alle rughe, può aiutare a combattere i radicali liberi, contrasta la fame nel mondo, ci ritroviamo qua e ce le raccontiamo tutte, però facciamo un'altra commissione. Altrimenti, per fare un po' di propaganda qua di altri mega appalti a cui partecipano soggetti dubbi come al solito, ci ritroviamo a non parlare e a non pensare al piano urbano della mobilità



COMUNE DI GENOVA

sostenibile,. che è la cosa di cui io vorrei parlare e che credo che tutti oggi si aspetterebbero di poter affrontare.

PANDOLFO (PD)

Se non lo può fare lei, lo faccio io: la Commissione V territorio è convocata venerdì 8 febbraio alle ore 9,30 presso la sala consiliare di palazzo Tursi per trattare il seguente ordine del giorno: «PUMS. Integrazione con ferrovie, parcheggi di interscambio all'uscita dell'autostrada, gronda di Ponente, aggiornamento sulla realizzazione e cantierizzazione». Quindi penso che questo possa rendere coerente il mio intervento, e anche gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, rispetto all'intervento e alla mozione d'ordine che ha appena fatto il consigliere Putti.

AVVENENTE (PD)

Cercherò, spero, di mantenermi all'interno dell'ordine del giorno. Qualora non fosse, Presidente, mi mostri un cartellino giallo, un'ammonizione.

Affrontiamo il tema dei posteggi di interscambio. Ho sentito dalle parole del professor Musso alcuni elementi interessanti, parlo di quelli che conosco di più, credo che Voltri, Pra e anche Pegli abbiano delle zone dedicate al posteggio veramente grandi; ad oggi c'è una differenza: Voltri e Pra sono spazi aperti, liberi a tutti, ognuno ci può posteggiare, mentre a Pegli c'è un posteggio gestito a pagamento e quel posteggio è così perché era nato con finanziamenti proprio per essere un posteggio di interscambio tra il mezzo privato e in particolare la navebus. Chiedo al Vicesindaco notizie di un altro posteggio di interscambio di cui si è sentito parlare proprio in questi giorni, pare ci sia stato un accordo con le Ferrovie per poter valorizzare alcune aree che oggi sono abbandonate da tanto tempo, mi riferisco all'area retrostante alla stazione ferroviaria di Pegli, dove pare dovrebbe essere a breve, si parla entro febbraio, aperto un ulteriore posteggio di interscambio. Se così fosse, ne sarei felice, ma chiedo come dovrebbe essere gestito, da chi, se aperto a tutti, libero a tutti. Faccio questa domanda perché, quando furono realizzati i posteggi nella fascia di rispetto aperti, liberi, accessibili a tutti, è successo un fenomeno di questo tipo: tutte le persone che avevano le automobili che pagavano 60,00 euro al mese nelle aree, nei posteggi privati, hanno dato la disdetta tutti e oggi nei posteggi, pure enormi, non trovi neanche un posto a pagarlo, perché lasciano la macchina ferma per mesi con la bella copertina, come si usava negli anni Sessanta. Se sono posteggi di interscambio, questi devono girare, perché se no non svolgono il ruolo di posteggi di interscambio, ma sono posteggi di stazionamento a beneficio di chi li utilizza. Quindi chiedo al Vicesindaco di potermi rispondere sulla questione del posteggio della stazione ferroviaria di Pegli.

PUMS. Il professor Musso ha parlato che il PUMS, se non ho capito male, ha una valenza di dieci anni con previsioni biennali, io mi domando e chiedo a lui e chiedo anche al Vicesindaco: rispetto all'ipotesi di realizzazione della gronda di Ponente, poi si farà, non si farà, il governo, costi/benefici, non lo so, io non sono



COMUNE DI GENOVA

così addentro a queste cose, ma qualora si dovesse realizzare questa infrastruttura importante, ma altrettanto impattante, si è previsto all'interno del PUMS o comunque anche al di fuori dello stesso, io credo che sia necessario prevedere delle misure che possono limitare l'impatto dei mezzi d'opera che transiteranno soprattutto nella strada del Ponente. Ricordo che ci sarà il cantiere della Vesima, verranno scavate delle gallerie sotto la Villa Duchessa di Galliera, nella zona della Varenna, quindi un po' di camion transiteranno e, visto che noi abbiamo a Ponentino vissuto sulla nostra pelle quei venti, venticinque anni in cui milioni di camion pieni di terra hanno realizzato il riempimento del porto di Pra, non vorremmo ripetere la stessa esperienza senza che siano presi dei provvedimenti. Anche perché, e qua faccio un invito al vicesindaco Balleari, di riconvocare almeno una volta l'osservatorio per la gronda che ormai è stato affidato nelle cantine, nei fondi di palazzo Tursi, perché, assessore, in quel consesso si era incominciato a discutere di opere propedeutiche alla realizzazione della gronda e di opere compensative per il territorio. Si era parlato di viabilità alternativa, di come realizzare alcuni interventi che potessero consentire di far convivere pacificamente, serenamente la gente che abita in quelle zone con i cantieri. Se non se ne parla mai di questa cosa qua, la gente teme che un bel giorno arriveranno gli escavatori e i camion continueranno ad andare avanti e indietro con buona pace dei cittadini che si erano illusi che potessero esserci le opere propedeutiche e le opere compensative.

Anche qua mi sentirei di fare una domanda al professor Musso. Non vorrei che fosse una domanda pleonastica, ma, se lo è, mi scuserà: è proprio obbligatorio, c'è una norma di legge, un qualche cosa che obbliga le movimentazioni dei container nell'ambito dell'interportualità tra il porto di Pra e quello di Sampierdarena a trasportarli su gomma? O è solo un regalo che facciamo alla lobby dei trasportatori? Abbiamo tutta quell'acqua che si muove, che si chiama mare, che è proprio di fronte a noi che, se ci mettessimo due chiatte lì sopra e li facessimo portare avanti e indietro con delle chiatte, come succede in tutti i porti del Nord Europa, ai quali guardiamo solo quando c'è da riempirci la bocca e fare delle ulteriori opere portuali, ma quando c'è da guardarli per apprendere e copiare le cose ben fatte, ce ne dimentichiamo. È possibile trasportare questi container non solo su gomma ma anche su chiatte o è vietato da qualche norma? Le chiedo cortesemente una risposta.

Piste ciclabili. Lo so, ormai mi sono trascinato la nomea di politicamente scorretto e porto fino alla fine questo mio ruolo. Riprendo un po' anche l'intervento che ha fatto precedentemente il consigliere Grillo e mi dispiace doverlo dire, perché io ho una grandissima stima per il professor Enrico Musso e ogni tanto, qualche anno fa, lo vedevo scorrazzare felicemente sulla sua bella bicicletta elettrica e ciò che dirò non vuole essere una critica nei confronti di nessuno, men che meno nei suoi confronti: se Genova non ha visto proliferare un trasporto spontaneo su bicicletta rispetto a Ferrara, Mantova, Alessandria, ci sarà una ragione o sono solo i genovesi che hanno snobbato, perché non consideravano la bicicletta un mezzo di trasporto ragionevolmente utilizzabile? Non sarà mica perché Genova ha un'orografia completamente differente dalle città che ho citato prima? Che ci sono salite e discese e che l'età media delle persone genovesi è



COMUNE DI GENOVA

intorno ai settantacinque anni e voglio vedere queste persone anziane andare fino al Fighi con la bicicletta, anche con l'aiuto elettrico. Ci vogliono due batterie: una per l'aiuto e l'altra per l'ossigeno, perché se no sbattono lì e gli viene un infarto. Allora per quale accidente di ragione noi continuiamo ad assumere questo problema delle piste ciclabili da un punto di vista meramente ideologico? Io capisco che è molto di moda, fa più chic: no, la bicicletta, respiriamo a pieni polmoni, va tutto bene, ma quante persone possono sulla pista ciclabile realizzata in via XX Settembre? C'è il parroco della chiesa della Consolazione che una volta che ne vede uno suona le campane a festa. Non ne passa neanche uno! Forse il professor Enrico Musso qualche volta. Ecco perché il parroco mi ha chiamato e mi ha detto qua suoniamo le campane troppo spesso. Pertanto prima di spendere dei soldi per fare le piste ciclabili in zone impensabili, compreso corso Italia, dove io voglio vedere la promiscuità tra le persone che vanno in bicicletta e i bambini che scappano di mano ai genitori o il vecchietto che viene messo sotto. Bisogna ragionare con un po' di buonsenso. Laddove è possibile farle è opportuno farle, ma noi non siamo nel parco del Ticino dove uno se ne va allegramente fischiettando lungo gli argini a guardare la natura e godersela, siamo in una città difficile da questo punto di vista. Ciò non vuol dire che non dobbiamo farle, ma farle laddove è possibile farle e dove è ragionevole farle.

AMT. Vorrei avere dal Vicesindaco notizie circa alcune modifiche temporanee nelle linee 93, 189, 190 che a quanto pare dovranno essere messe in opera a seguito di alcuni lavori di ristrutturazione del ponte ferroviario di via De Nicolay a Pegli. Sono stati già spostati i bidoni della spazzatura, c'è tutta una situazione particolare: i cittadini ti chiamano e ti dicono "ma com'è qua, cosa succede?". Visto che in progetto era la ristrutturazione del ponte di via Martiri delle Ferrovie che prevedevano un'interruzione, si era fatto tutto lo studio, ora si è venuti a conoscenza che il ponte di via De Nicolay è in condizioni peggiori che non quello di via Martiri. Quindi, se potrà, magari non adesso, farmi sapere notizie di queste modifiche, perché i cittadini chiedono.

Chiudo. Io ritengo da sempre, è una mia convinzione, sbagliata sicuramente, l'appetibilità e la competitività dei mezzi pubblici rispetto al trasporto privato: guardate che questo dal mio punto di vista si gioca anche, forse soprattutto, sulla qualità del servizio offerto, perché noi ponentini non vediamo l'ora che il nodo ferroviario di Genova sia completato per poter utilizzare la metropolitana di superficie, ma se da Voltri a caricamento dobbiamo continuare a metterci un'ora e mezza, appesi come salami con l'ascella del vicino sotto il naso, tu puoi mettere tutti i manifesti che vuoi, vai sull'autobus, la gente preferisce starsene un po' in coda oppure mettersi sul bravo scooter, prendersi freddo in inverno e caldo d'estate. Quindi davvero facciamo di tutto, tutto ciò che è in nostro potere per rendere più appetibili, anche dal punto di vista della qualità del trasporto, perché le persone preferiscono, sceglieranno più volentieri il mezzo pubblico, se questo offrirà un livello di comfort ragionevolmente comparabile con le altre città europee. Da noi per adesso è un'utopia.



COMUNE DI GENOVA

CERAUDO (M5S)

Per fortuna le tensioni tra Italia e Francia le abbiamo create noi, ma io vedo la Francia in difficoltà con i gilet gialli e le problematiche che l'Europa ha continuato a portare avanti in tutto questo periodo, quindi diciamo che la gronda che oggi ci si vuole vendere nuovamente come fosse la grande opera, che avrebbe impedito di avere problematiche sulla viabilità genovese il più grosso buco d'Europa, questo è da chiarire con tutte le problematiche che porterebbe all'interno di tutte le varie delegazioni del territorio genovese. Quell'impatto non lo prendiamo mai in considerazione, prendiamo in considerazione delle opere, perché quello che vogliamo è dare questi mega appalti. Per la prima volta ci troviamo un governo che mette in dubbio delle priorità che sono priorità che oggi nella nostra città vediamo, perché l'immobilismo che c'è stato per quarant'anni in questa città sui cambiamenti della mobilità e di permettere di avere realmente un cambiamento sono visibili, però le priorità erano altre, erano quelle delle grandi opere, degli appalti milionari, delle tangenti, dei favori. Questo è stato il trend per trent'anni di amministrazioni e governi che si sono succeduti. Forse per la prima volta si parla di priorità. Le priorità probabilmente dovrebbero essere quelle dei vari territori che in questo Paese non ha mai portato a nessun risultato, perché questo Paese non ha mai avuto da quarant'anni un piano energetico nazionale, che forse avrebbe permesso a questo Paese di avere dei recuperi e un'economia differente. Ma noi dovevamo pensare alla gomma e pensare a dare gli interessi alle persone e ai soliti nomi che in tutti questi anni si sono succeduti anche in questa città, perché il retroporto non conviene, perché chi abbiamo, chi dobbiamo aiutare? Dobbiamo aiutare i soliti nomi, quelli che finanziano e che aiutano questa città e il potere e i potenti di questa città a portare avanti le loro politiche. Quindi tante volte, quando si viene a fare la morale in quest'aula, bisognerebbe conoscere il proprio passato forse e iniziare a vedersi quello che è stato fatto in questa città. Quando parliamo di piste ciclabili e poi mi becco una Guido Rossa con una pista ciclabile veramente assurda, che inizia e finisce e neanche è stata terminata e dove in quella strada, che poteva essere un'arteria principale al posto di prendere esempio magari da grandi città europee in cui la ferrotramvia è una realtà, ma è una realtà strutturale e non fatta a pezzi, perché qua ci troviamo dei progetti in cui si vuole mettere a Cornigliano una ferrotramvia solo per Cornigliano? Quindi poi cosa facciamo: scendiamo e come ci muoviamo? Ripartiamo su gomma. O addirittura in Val Bisagno dove in realtà dopo anni e anni di promesse ci limitiamo a rimettere in gioco i filobus, questa è la nuova visione della città? Quindi una parte filobus, una parte gomma, una parte ferrotramvia. Queste sono le priorità di questa città? Questa è veramente la visione? Parliamo di città smart, parliamo di 4.0 e ci troviamo sempre la gomma, il filobus, ma non prendiamo in considerazione le manutenzioni su questi mezzi che poi avverranno.

Ci interessa fare in fretta, perché poi fare in fretta porta voti, ma fare in fretta non porta neanche risultati. Questo ci siamo trovati. Ci troviamo poi articoli sul giornale senza trovarceli in Consiglio comunale, questo è un trend ormai che, da quando siamo entrati in Consiglio comunale, ci troviamo, ci troviamo le notizie sui giornali al posto di affrontarle in Consiglio comunale, in cui ci troviamo una pista ciclabile in corso Italia nuovamente assurda. Quindi i risultati sono questi?



COMUNE DI GENOVA

Abbiamo altri dubbi in riferimento, abbiamo chiesto già più volte di avere il dossier inviato al ministero sui finanziamenti del PUMS e avere le note per capire realmente dove vorrebbero essere inserite queste note di bilancio. Il biglietto integrato con AMT, perché RFI tutti questi anni, in un anno e mezzo in questo Consiglio comunale non si sono mai degnati di venire a dare delle risposte. Farci capire se quelle opere, fondamentali per la nostra città, potevano essere messe in atto. I famosi posteggi di interscambio sono fondamentali, ma in alcune zone commerciali in cui il commercio dovrebbe essere aiutato, tipo Sestri Ponente, non se ne parla, perché ci sono altri interessi in quel contesto di città, che sono i centri commerciali o la Esselunga che deve aprire. Poi questi parcheggi di interscambio, come detto bene in precedenza dai consiglieri comunali, vogliamo capire come vogliamo regolarizzarli? Se li mettiamo a pagamento e a pagamento come sono finora le tariffe non saranno di interscambio, perché la gente non ci posteggia. Quindi troviamo delle logiche che possono essere veramente globalmente unitarie per una visione di città differente.

Vogliamo capire anche la posizione della Giunta per quanto riguarda il ricorso al TAR da parte di Busitalia, perché noi abbiamo sempre sostenuto di mantenere in house AMT, ma a quali condizioni, con quali progetti, quali sono le visioni?

Di elettrico ne parliamo? Non ne parliamo. La ferrotramvia è stata pubblicizzata, portata avanti in campagna elettorale da lui, come da noi perché era una priorità, quali opere vogliamo mettere in campo. Qual è la linea di forza che parte da una parte e arriva dall'altra e non solo parti o pezzi di ferrotramvie. Quindi dobbiamo tentare di avere una logica e una visione di tecnologia unificata.

Queste sono le domande che avevamo principalmente da porvi e quindi capire realmente quali opere voi volete mettere in atto. Parte per parte, perché dal punto di vista di Ponente, quello che noi abbiamo visto, le opere sono ben poche e, avendo un'arteria unica, se Ferrovie non dà delle risposte certe, il Ponente rimane immutato. Quindi quale visione avete per il Ponente? La navebus vogliamo utilizzarla e sfruttarla in maniera reale o vogliamo continuare a tenerla e mantenerla in questa maniera che è un costo e non un servizio per il cittadino? Vogliamo sfruttare il mare, visto che abbiamo una città di mare, abbiamo l'opportunità per farlo?

Concludendo, queste sono le domande che abbiamo portato all'attenzione, ma, se vogliamo avere coraggio in questa Amministrazione e vogliamo dimostrare coraggio da parte vostra e noi collaboreremo, quindi porteremo avanti, se ci sono, le iniziative valide, non queste che sono state messe in campo finora, fatelo, ma fatelo con coraggio e non ogni volta andando in posti diversi e promettendo determinate soluzioni per poi non portarle a termine. Vogliamo avere dei risultati, vederli e comunque almeno vedere l'inizio di un progetto unitario di città, perché così come è prospettato, assolutamente per quanto ci riguarda, come MoVimento 5 Stelle, non ha senso. Come non ha senso, lo riproponiamo, la gronda così come ci è stata proposta. La dimostrazione è che nei momenti di difficoltà la città ha risposto, le vie alternative sono uscite, quindi contro gli interessi di chi proteggeva determinati interessi solo retroporto e sul porto e sulla viabilità portuale. Quindi portiamo questi obiettivi in questa Amministrazione e in questo Consiglio comunale.



COMUNE DI GENOVA

CRIVELLO (LC)

Vorrei dire al consigliere Ceraudo che a tutti gli effetti, nonostante in alcuni casi i francesi sono sempre riusciti con la loro superbia e la loro grandeur ad essere tutt'altro che simpatici, in questa fase siamo veramente riusciti a farli diventare simpaticissimi e a creare le condizioni perché abbiano tutte le ragioni del mondo.

Con l'intervento di Alberto Pandolfo sono più tranquillo nel porre questa questione, che non è tanto istituzionale, forse è più politica, ma mi riferisco a questo aspetto, lo dico al Vicesindaco, perché poi in questo caso il professor Musso ha un ruolo tecnico, ma nei giorni scorsi legittimamente una figura come l'ex senatore Rossi Maurizio di primo canale, però nel contempo anche editore di primo canale, legittimamente argomentando ha proprio fatto un'inversione di marcia a trecentosessanta gradi dicendo no alla TAV e no alla gronda. Ma questo ci sta, è legittimo. La cosa che mi ha incuriosito davvero è il silenzio assordante da parte della città, in particolare di tutta quella componente, di associazioni, di imprese, Confindustria e quant'altro. Era solo una curiosità capire cosa ne pensava il vicesindaco Balleari.

Trasporto su rotaia. Credo che sia stata questa del nodo ferroviario, non ne ricordo altri, una forse delle opere in questa città e in questa regione condivise a trecentosessanta gradi da tutte le forze politiche dell'arco costituzionale. Anche perché conoscete quanto me, se non meglio, quanto sia, quanto possa essere, quanto dovrebbe essere strategica la funzione metropolitana del treno in questa città. Mi pare fosse il 2016, trasferito poi al 2021. Si tratta, come molti sanno, si è trattato di una via crucis, volevo capire anche in questo caso si tratta di una risposta più di carattere politico e quindi finalizzata e rivolta al vicesindaco Balleari, se esistono delle novità, delle notizie. Lo dico alla Presidente, noi su questo tema avevamo chiesto una commissione, ci pareva davvero utile. Ora nel corso di questi mesi abbiamo avuto dei buchi spiegabili per quanto riguarda le settimane e l'impegno in commissione, credo che ne valga la pena, l'abbiamo considerata questa una delle priorità per capire. Avevamo salutato, tutti mi pare, il fatto della riassegnazione dell'appalto alla ditta Astaldi, l'avevamo salutato per i lavoratori naturalmente, innanzitutto per i lavoratori ma anche per un'opera strategica e fondamentale. Se avete qualche notizia in qualche modo più attuale da sottoporre alla nostra attenzione.

Colgo l'occasione, Vicesindaco, perché l'altra volta, sicuramente per un limite mio, la sua risposta forse non era finalizzata a quello che io mi ponevo nelle domande, ma che evidentemente non ho espresso correttamente, il fatto che lei oggi sia supportato da tecnici mi pare forse ci può aiutare e l'ultimo obiettivo che mi pongo è quello di chiudere la strada 30 Giugno – via Perlasca, ma come ricordo nella mia esperienza di Presidente di circoscrizione, neanche di Municipio, ci fu un crollo, che tra l'altro fu un miracolo che non ci rimase nessuno sotto, di una parte del muraglione di via Durazzo Pallavicini a Rivarolo e quel crollo naturalmente bloccò il transito veicolare a scendere dalla Val Polcevera, in quella fase mi venne un'idea ma niente di rivoluzionario: mi rivolsi



COMUNE DI GENOVA

alla Giunta, mi pare ci fosse l'assessore Arcangelo Merella, dicendo non possiamo raddoppiare via Perlasca temporaneamente per superare questa criticità? Dopo una breve analisi da parte dei tecnici della Mobilità la risposta fu no, perché il guardrail è costruito in funzione di un transito veicolare che va verso l'alta Val Polcevera e quindi è molto pericoloso naturalmente poterla trasformare in doppio senso. Siccome anche questa situazione è chiaramente sulla 30 Giugno e non vorrei adesso che i genovesi pensassero che voglio chiudere, ma chiedo naturalmente se da parte vostra dal punto di vista della sicurezza tutti gli altri, anche se possono fare degli altri tesi, oltre all'aspetto dei trenta chilometri di velocità, sono stati fatti tutti per cercare di ridurre al minimo i rischi.

L'ultima questione, perché io cerco sempre, in parte ci riesco, di essere sintetico, è questa rivolta al professor Musso. Se non ricordo male, nei primi di settembre, lui tra i suoi meriti ha anche questo aspetto che le sue interviste, non ne fa molte ma sono molto finalizzate, quando i primi di settembre, non ricordo su quale giornale, fece riferimento a questo aspetto delle nuove aperture delle strade, però riaffermando un principio e un concetto, concetti che noi condividiamo: quello di attivare bene, in virtù anche di un'esperienza e di un'emergenza drammatica, riaffermò però l'esigenza di attivare nuove corsie di AMT, oltre che questo aspetto di potenziare il servizio pubblico. Ci domandavamo, mi domandavo, anche in riferimento a percorrenze di frequenze, mi pare che però in questa fase sia rimasto tutto inalterato e, se mi sbaglio, avere le notizie invece che mi possano in qualche modo smentire.

LODI (PD)

Queste commissioni mi sembrano un po' una violenza contro noi, contro noi stessi e contro gli altri, nel senso che il PUMS è di maggio e di cose ne sono cambiate molte, quindi la situazione è cambiata molto, Genova sta subendo una nuova fase drammatica per certi versi su tutti i fronti e la cosa che un po' ha stupito rispetto alla discussione del PUMS, è che da maggio stiamo discutendo sul PUMS, però abbiamo un'idea che è cambiato il mondo a Genova, però la viviamo come una cosa che è lì, però noi continuiamo a guardare il PUMS, le cose scritte, tanto continuiamo sostanzialmente a non vedere attuato praticamente nulla. Nel frattempo abbiamo una città che è la prima in Italia per il mal d'aria, per la qualità dell'aria, che è sicuramente una situazione che si è aggravata dopo il crollo del ponte e lo sappiamo, ma sappiamo anche che questa cosa è molto legata al traffico, al movimento, alla mobilità, a tutte queste cose; lo sappiamo perché in maniera drammatica sappiamo quanto il motore termico e quanto invece la mobilità sostenibile sia bilanciata in senso negativo. Dei taxi con motore non termico mi pare che ce ne siano pochissimi. Non ce l'ho con i tassisti, però dico che, quando siamo andati ad affrontare subito dopo il ponte il tema della mobilità sostenibile, delle azioni che Genova doveva e tutt'oggi deve pretendere dal governo su incentivi, cambiamenti, non è che vogliamo fare i radical chic che vogliono parlare di aria, perché è bello parlare di aria, stiamo parlando di una città che rischia di soffocare davvero, perché oltre ad una situazione drammatica precedente oggi abbiamo un traffico insostenibile che determina una qualità



COMUNE DI GENOVA

dell'aria inaccettabile. Quindi io mi sarei aspettata che in tutto questo il PUMS in qualche modo cambiasse anima, cambiasse storia, cambiasse configurazione, perché o continuiamo a parlare di cose che non vengono fatte, perché poi ci diciamo che ce ne sono altre più urgenti che dobbiamo fare per il ponte, se no proviamo a fare un po' di sintesi, perché l'ordine del giorno di oggi, io onestamente posso mettermi a parlare della gronda ma i minuti non mi bastano, sono argomenti che tra di loro non è che confliggono: confliggono nel senso che davvero avrebbero bisogno di un approfondimento. Lo sforzo di questa Amministrazione credo sia quello di comprendere che, se si va e basta muoversi nel centro, Val Polcevera, lungo 30 Giugno, la mobilità è un delirio, è una fatica per i genovesi muoversi oggi. È una fatica per i lavoratori che sono sempre sui mezzi e devono reggere uno stress; è una fatica vedere la sopraelevata, che è una delle nostre arterie principali, ancora l'altra sera con camion o bus. Il tema è secondo me politico: da una parte abbiamo un documento di visione, che a mio avviso deve essere profondamente anche rivisto, ma non può avvenire in una commissione dove in una volta pensiamo e continuiamo a riaggiornarci, senza però vedere un passaggio. Secondo me di questo documento bisogna decidere che cosa è sostenibile fare, perché anche le piste ciclabili dove ogni tanto qualcuno esce fuori sui giornali e dice che ne vuole fare una lì e una là, sono previste dal PUMS, però le si fa o non si fa? Un anno, una presa di posizione. Se si decide che oggi la condizione di Genova che non è una città che può essere ciclabile per i vari motivi, lo si decide e non continuiamo a parlare di piste ciclabili, se no, dato che era uno degli elementi forti, bisogna andare dietro a questo. Io ho due ordini del giorno approvati in bilancio: uno a sostegno della realizzazione e uno addirittura di fare una riflessione su quello che succede a Bari, perché, se noi vogliamo la mobilità sostenibile, sosteniamo un certo tipo di mobilità, dobbiamo mettere dei finanziamenti che dobbiamo sostenere e dobbiamo chiedere al governo, perché il Comune non ce la farà mai, più soldi per quello che sta accadendo a Genova.

Sul tema delle infrastrutture ovvio che c'è un tema politico, quindi io qua posso parlare della gronda, ognuno di noi può raccontare il suo percorso politico a cui dice sì o no, però a mio avviso un'amministrazione deve prendere una posizione molto chiara rispetto al governo, che non è legata solo al fatto di direi ai giornali che siete a favore della gronda, ma andate a fare le picconate al governo se volete la gronda! Questi la gronda non gliene frega assolutamente niente, come non gliene frega di Genova in generale, perché abbiamo la zona franca urbana che abbiamo da dicembre, che non dovrebbero pagare tasse da agosto e continuano a pagare i negozianti tasse, evidentemente di Genova questo non c'entra nulla, ma per dire la percezione che si ha. Al governo a livello nazionale c'è qualcuno che ha in testa questa cosa? Se noi riteniamo che ci sono delle questioni sulla mobilità che sono prioritarie, bisogna alzarsi, andare a Roma, io ho sempre detto al Sindaco: andiamo a incatenarci tutti, però dobbiamo dare un segnale, perché se no rischiamo di parlare di cose e ci contraddiciamo tenendo queste commissioni infinite da mesi, dove però di realizzato si vede poco e soprattutto io percepisco che non c'è un cambiamento rispetto a quanto è successo, perché anche per esempio tutto il tema dei finanziamenti del governo Delrio, la metropolitana di



COMUNE DI GENOVA

superficie, il prolungamento, eccetera, se io vado a vedere i siti, ora non sto a parlare di questo, ma ci sono dei bandi che erano partiti, poi sono stati fermati, poi sono stati ripartiti. Nel sito volevo anche parlargliene, assessore, però lo facciamo in un altro momento, però quella roba lì c'erano i soldi e non parte. Siamo anche a discutere, ma ciò che avevamo almeno conquistato in un momento così difficoltà facciamolo. So che poi è bello parlare di documenti, ma è anche veramente in questo momento difficile per i genovesi che sono in camera a gas tutti i giorni, il sistema nervoso che salta, per carità, non è colpa di nessuno, ma è la realtà, immaginare che noi siamo in quest'aula a pensare ad una mobilità sostenibile che però non sappiamo quando si realizzerà. Quello che io chiedo è uno sforzo, tenendo conto di quello che sta succedendo, perché, se si fa anche una cosa di quella che c'è dentro, due cose che però vengono correlate alla priorità di rispondere a quelli che sono dei nuovi bisogni e delle nuove criticità oggi a Genova si fa già una grande cosa. Per avere tante cose che non si fanno, ma di averne due che si correlano a una battaglia unitaria politica, dove tutti diciamo "ci interessa questa cosa che è importante, anche perché dopo il ponte rispondono ad una serie di problemi?". Non è che possiamo far finta, io lo capisco, spesso il Sindaco ha questa impostazione che vi è ancora la salute. La salute facciamo le cose che dobbiamo fare, però non si può fare diverso. Si deve fare diverso! Il tema anche di come ricostruire una mobilità che sinceramente io vedo un po' raffazzonata, più che una ricostruzione di un pensiero, era rivedere il PUMS, perché non è cosa diversa. O il PUMS è una roba che c'era e che continuiamo a far finta che rimarrà così dopo quello che è successo oppure il PUMS si modifica, si rivoluziona e ai sensi di quella che è oggi la realtà di Genova trova due cose che scegli essere prioritarie, dopo aver ascoltato e ringraziamo tutti coloro che sono sempre stati pazientemente presenti. Lo dico perché secondo me il tema della mobilità per come è cambiata non è una cosa che durerà poco, perché ora, a parte le dichiarazioni avventuristiche del Sindaco e visto come partirà la demolizione che parte, poi sappiamo cosa vuol dire andare avanti sulla demolizione, la ricostruzione e quanto ci vorrà. Stiamo parlando di anni e stiamo parlando quindi di una città che dovrà ritrovare un suo equilibrio, sempre se riuscirà a ritrovarlo. Quindi quello che io dico è provare di questo PUMS cercare di capire quali sono le priorità e poi però iniziate a lavorare voi, perché noi siamo qua, parliamo, collaboriamo, però fate due cose, mettetele in gioco, iniziate a realizzarle, date un segnale e una posizione, perché ci sono cose che ad alcuni vanno e ad altri non vanno, come la gronda e altre cose. Però in politica succede così a tutti. Soprattutto quando si governa. Quindi a questo punto io credo che ci sia bisogno, anche per chi è qua, di una presa d'atto di alcune questioni e una realizzazione almeno e un segnale. Partiamo dalle piste ciclabili? Non lo so. Però anche qualcosa che sia in risposta a quella che è la situazione di salute legata alla viabilità della città.

FONTANA (LSP)

Io ritengo, a parte che posso condividere anche gli interventi che mi hanno preceduta, il professor Musso ha detto che il PUMS va nella direzione di educare



COMUNE DI GENOVA

la cittadinanza all'uso del trasporto pubblico e su questo sono assolutamente d'accordo. Però ritengo che ci sia un fatto: se la cittadinanza deve usare il trasporto pubblico, deve avere un trasporto pubblico che funziona. E qua già abbiamo magari un primo step, perché abbiamo delle problematiche che sappiamo non essere da ieri e neanche dall'insediamento di questa Amministrazione. La mia attenzione va per esempio sugli impianti di risalita. Partiamo per esempio da Villa Scassi, dall'ascensore di Villa Scassi che sappiamo essere, e lo sa anche l'assessore, perché ne abbiamo parlato ripetutamente, è veramente uno dei punti di altissima criticità. Se l'ascensore di Villa Scassi non funziona impegna AMT all'utilizzo di altri autobus e quindi sappiamo benissimo che il parco mezzi di AMT non è sicuramente florido, quindi il discorso è: è vero che questo PUMS porta delle innovazioni e ben vengano, sono assolutamente necessarie; sappiamo benissimo quanto si è lavorato sulla mobilità e sul trasporto soprattutto dal 14 agosto venendo ad oggi, perché comunque abbiamo avuto degli stravolgimenti, abbiamo avuto delle altissime criticità che sono state prontamente sopperite o quantomeno si è fatto un grossissimo sforzo a livello di Giunta per apportare delle migliorie o comunque delle soluzioni alternative. Su questo credo che onestamente chiunque, da qualsiasi parte sieda in quest'aula, deve rendere merito, però ciò non toglie che i grandi progetti è giusto che vadano avanti, ma dobbiamo anche risolvere le piccole questioni. Io credo che oggi per esempio mi sarebbe piaciuto che ci fosse qualcuno di AMT presente alla commissione, perché non possiamo pretendere che l'assessore Balleari si sostituisca alle scelte dell'azienda. Quindi credo che l'assenza oggi di AMT sia una pecca.

Poi ritengo che si debba lavorare molto sul risanamento delle situazioni di AMT, perché sappiamo che altrimenti in questo modo non riusciamo ad andare avanti. Non possiamo pretendere che la gente utilizzi mezzi pubblici, quando funzionano poco, male e chiaramente creiamo un disservizio, creiamo uno scontento e delle situazioni difficili che si ripercuotono a catena. Ci sono delle situazioni che vanno affrontate seriamente, io da tempo le evidenzio e le porto avanti. Parto dalle cose più banali come possono essere le fermate messe a norma, è una banalità, però per certi punti non lo è, perché ad esempio in corso Torino, se abbiamo una fermata di autobus che non rispetta la norma, costringiamo i diversamente abili, gli anziani o chi magari ha un passeggino, a scendere in mezzo a delle aiuole e diventa un rischio. Qui i progetti vanno benissimo, però cominciamo anche a dare segnali sulle piccole cose, che non sono piccole perché, se un autobus funziona bene, ha una fermata idonea dove la gente può scendere comodamente, non è piccolo. È un grosso passaggio a favore della cittadinanza e del servizio pubblico, che deve essere funzionale ed efficiente. Quindi quello che io chiedo anche è per esempio, dopo tutta questa serie di incontri, è necessario anche vedere fisicamente un aggiornamento concreto. Deve esserci del nero su bianco dove noi sappiamo cosa è stato programmato, perché non possiamo continuamente parlare a livello di faremo, facciamo, stiamo lavorando e pensiamo di. No, abbiamo bisogno di una programmazione. Noi dobbiamo vedere la programmazione, ma noi come tutta la città. Quindi io ritengo che veramente si debba fare uno sforzo ulteriore, perché qua c'è da lavorare, ma a trecentosessanta gradi, non a comparti, non a step. Ripeto, magari un progetto, un megaprogetto in



COMUNE DI GENOVA

meno, ma dieci soluzioni in più che possano rendere il servizio pubblico trasporto e il pubblico efficiente come merita Genova di avere.

PUTTI (CG)

Io vorrei porre alcune domande sul PUMS, che mi mancano per completare il quadro. Non so se oggi saranno proprio al centro della discussione specifica sulla parte di PUMS, però secondo me sono importanti e rilevanti al fine di comprendere appieno la pianificazione. Sono sostanzialmente dei valori. La mia richiesta è quella di indicatori, se esistono, se è previsto e quali sono gli orizzonti che ci si dà attraverso questi indicatori, perché è chiaro che il piano urbano della mobilità sostenibile il principale credo obiettivo ambizioso che ha è quello di ipotizzare una mobilità per le persone e quindi la possibilità delle persone di scegliere o di essere costrette a scegliere di non usare l'automobile, avendo però a disposizione delle alternative di mobilità sostenibile che abbiano perlomeno lo stesso livello di efficienza ed efficacia dell'automobile nel trasporto. Questa è la grande scommessa ad oggi. Il traguardo che ci si pone. Quindi volevo capire con questo modello di PUMS qual era la percentuale, la riduzione prevista di percentuale di emissioni.

Poi vorrei sapere se è reale il fatto che a fianco a questo piano urbano della mobilità c'è da parte dell'Amministrazione la volontà di ridurre o far circolare meno automobili; se c'è una percentuale o un indicatore di misura dell'efficacia e dell'efficienza del piano urbano della mobilità. Il piano urbano della mobilità sostenibile, mi do l'obiettivo di sostituire allo stesso livello di efficacia ed efficienza il trasporto al trasporto attuale, che è prevalentemente su mezzo privato, investendo nella direzione del trasporto pubblico e degli altri strumenti di mobilità sostenibile che ci diamo, qual è il livello di efficacia e di efficienza di questa sostituzione che mi aspetto, e anche una sorta di cronoprogramma. Mi aspetto di arrivarci in due anni, in dieci anni, eccetera.

Poi sarebbe anche interessante sapere, a spanne ovviamente, qual è la previsione economica, l'attuazione del PUMS ad oggi, quale investimento comporterebbe: a pezzi, per filoni, eccetera. Poi invece domande più politiche delle cose che si prevedono nel PUMS e quali sono le priorità per l'Amministrazione. Ci sono in previsione politiche di investimento nel trasporto pubblico locale per consentire l'attuazione del PUMS? E quali sono le direzioni prevalenti sulle quali si vuole investire. Molte volte quello che succede è che un atto come il PUMS rischi di essere un po' la summa delle buone intenzioni e delle buone prassi. Vivessimo nel mondo più bello è quello sul quale io mi trovo sempre un po' in difficoltà, mi sono sempre trovato in difficoltà in questi sei anni: è un po' il corrispettivo di quelle fiabe che diamo ai bambini, in cui c'è scritto che tutte le persone sono uguali, che il mondo è bello se si cura l'ambiente e poi questi diventano grandi e li distruggiamo, perché diciamo loro che invece quello che conta è il profitto, sono i soldi, tutte quelle robe di cui li abbiamo imbottiti prima, trasmettiamo loro che erano robe auliche dell'infanzia. Io volevo capire se questo è come quelle fiabe lì o se invece è un qualcosa in cui si crede realmente e si vuole investire in quella direzione e se ci sono in previsione delle direzioni di



COMUNE DI GENOVA

ricerca risorse per investire in quella direzione, oltre a quelle consolidate che magari metterà a disposizione il governo attraverso varie forme. Il discorso delle risorse è molto importante per gli obiettivi che ci si pone, perché io faccio un esempio, ho sentito un po' di soggetti qua parlare con veemenza e sostenere e sollecitare di voler spendere, non preoccuparsi troppo di 670 milioni di euro che non si sa se riusciremo mai a spenderli per realizzare il nodo ferroviario a Ponente, di quello sembra che ormai non gliene fregghi quasi più niente a nessuno, però invece ci interessa molto poter spendere 6 miliardi di euro per portare delle automobili da Cornigliano a Genova ovest ad uscire in città, spendendo 6 miliardi per fargli fare, prima di uscire in città quattordici chilometri. Sempre in città. Quindi siamo molto preoccupati di poter spendere 6 miliardi di euro per fargli fare quattordici chilometri in città prima di uscire in città, come facevano prima, ma noi siamo preoccupati di tutte le altre risorse di cui parlavo prima. Quindi a me interesserebbe invece sapere quali sono i soldi che si dovrebbero spendere per attuare il piano e quali sono le priorità, quindi i primi soldi che avremo dove li spenderemo e se abbiamo intenzione di spenderli, se abbiamo intenzione di investire su quelle cose che renderebbero reale e possibile il fatto che le persone possono scegliere di non usare più la macchina o, se le obbligheremo, quando saranno costrette a farlo, troveranno le stesse condizioni, perché questa è la vera scommessa secondo me per dare ad una città come la nostra una mobilità sostenibile.

COSTA (VG)

La prima parte dell'ordine del giorno della commissione odierna recita testualmente «Integrazione con ferrovie e parcheggi di interscambio», integrazione è proprio la parola magica oserei dire, in quanto è proprio questo aspetto che manca al trasporto pubblico genovese che attualmente si regge su un equilibrio instabile, garantito principalmente dal servizio svolto dai treni metropolitani sulla rete RFI, soprattutto per quello che riguarda l'asse del Ponente, forti del fatto che Genova è una delle città in Europa con il maggior numero di stazioni in territorio urbano. Se non sbaglio addirittura ventitré. Da qui l'importanza dello sviluppo del nodo ferroviario per separare i flussi a media e a lunga percorrenza con i flussi locali, soprattutto per quello che riguarda il Ponente che chiaramente vive determinate criticità che sono state magistralmente enunciate nell'intervento del collega Avvenente.

Per quello che riguarda l'aspetto dell'integrazione, consideriamo l'integrazione tra diverse modalità di trasporto, quindi tra ferro e gomma, ma non solo, anche tra linee di forza e linee di adduzione, lo sviluppo dei nodi di interscambio. Tutto ciò può veramente trasformare il trasporto pubblico locale in un sistema integrato e questa è una visione che si riscontra e che è chiaro nel quadro strategico del piano urbano della mobilità sostenibile.

Fatta questa premessa, vengo ai quesiti. Se è possibile, vorrei avere degli aggiornamenti sul nodo ferroviario di cui ho enunciato l'importanza, anche se so che le competenze in gioco sono molteplici, non parliamo di diretta competenza comunale però ne conosciamo l'importanza per lo sviluppo del nostro sistema e quindi desidero menzionarle e chiedere aggiornamenti. Quindi se vi è un ordine di



COMUNE DI GENOVA

priorità nello sviluppo tra le linee di forza, tramvie o ferrovie che saranno, in termini di interventi. Sappiamo che la Val Bisagno è l'unico asse sprovvisto della rete ferroviaria e quindi diciamo che ragionevolmente potrebbe essere quella la priorità, però aspetto risposte in merito. Quindi, in ultima istanza, per quello che riguarda le linee di adduzione, che dovrebbero essere coperte e servite da mezzi elettrici e so che l'Amministrazione si sta impegnando in maniera particolare in questa direzione, conoscere in quanto tempo realisticamente traguardare il rinnovo del parco mezzi che attualmente si presenta vetusto.

MASCIA (FI)

Intanto grazie, perché effettivamente anche per la professionalità, ovviamente quella "scontata" del professor Musso, ma anche dell'assessore Balleari e di tutte le persone intervenute oggi. L'emergenza sicuramente non ha aiutato finora lo sforzo che si sta facendo con il PUMS di pianificare una mobilità sostenibile a livello cittadino, perché il cantiere del Bisagno che proprio stamattina ha avuto un'altra accelerazione e comunque tutto quello che è successo alle pendici del ponte Morandi con la viabilità è stato anche brillantemente risolto in tempi veramente inaspettati, tutte queste emergenze francamente sicuramente hanno fatto passare in secondo piano le piste ciclabili, hanno fatto passare in secondo piano l'integrazione dei trasporti, hanno fatto passare in secondo piano la questione di parcheggi di interscambio, però vedo che parallelamente comunque non ci si è soffermati e, anzi, si è continuato a lavorare nonostante le emergenze su questi aspetti, che ritengo siano assolutamente importanti.

Il messaggio che è stato passato anche dal Sindaco durante l'emergenza del ponte Morandi è quello di rivalutare trasporto pubblico. Rivalutarlo non solo dal punto di vista delle società partecipate e della governance, ma anche dal punto di vista delle utenze, di tutti noi cittadini, perché non ci nascondiamo che ancora sono tante le persone che, per andarsi a prendere un pacchetto di sigarette o per fare qualcosa di non essenzialmente vitale, usano l'automobile. Il primo dato che volevo richiedere è questa incentivazione del trasporto pubblico che potrebbe aiutare anche le casse ad esempio di AMT. Io oggi non vedo l'amministratore di AMT, ma devo dire che è sempre stata molto disponibile anche nei colloqui a margine delle commissioni e mi ha spiegato bene la situazione e la strategia di AMT. Mi ha spiegato ad esempio che la questione dell'evasione dei biglietti in realtà è una questione non proprio centrale, perché dal punto di vista dell'azienda ci si incentra più che altro sugli abbonamenti. Quello che crea in realtà utenza e quello che permette all'azienda di sopravvivere sono gli abbonamenti e allora quello che chiedo è questo: cerchiamo di diversificare l'offerta degli abbonamenti al servizio pubblico, e ci metto dentro anche il taxi collettivo, che purtroppo è rimasto un po' in ombra, ma in realtà potrebbe essere utile proprio per conciliare le diverse esigenze di persone che devono essere trasportate in diversi luoghi alla mattina, ma possono essere comunque "animate" da uno stesso spirito e da una stessa appartenenza ad esempio ad uno stesso nucleo familiare.

Poi c'è la questione dell'integrazione, quindi la questione dei parcheggi di interscambio. Quindi il primo aspetto è rendere prioritario il trasporto pubblico sul trasporto privato almeno nelle zone centrali e sulle arterie principali di Genova,



COMUNE DI GENOVA

poi cercare di fare in modo tramite i parcheggi di interscambio di rendere questa priorità quasi necessitata: far arrivare le persone con le macchine, come c'è scritto anche in questo ordine del giorno di questa commissione, fuori da autostrade e dire "ragazzi, siete a fine corsa, l'avete utilizzata, adesso vi dobbiamo incentivare sull'utilizzo dei parcheggi di interscambio, perché in città così non ci potete entrare". Questo detto proprio in maniera molto terra terra, ma per farmi capire anch'io, perché, se l'ho capita così, mi sembra un'idea molto intelligente. Chiaro che questo implica, e so che l'assessore Balleari ci sta lavorando, l'implementazione dei parcheggi di interscambio lungo gli assi di viabilità principali. Però è un'idea molto intelligente: fare in modo che il trasporto privato si fermi all'accesso alle zone nevralgiche della città e poi si dia la priorità al trasporto pubblico. Mi viene in mente, oltre agli autobus e ai taxi collettivi, anche la metropolitana perché devo dire che io che non l'ho quasi mai utilizzata, adesso inizio a utilizzarla, in quello il ponte Morandi mi ha educato come cittadino, perché devo dire la verità, non mi veniva neanche in mente fino a qualche tempo fa di utilizzare la metropolitana per spostarmi ad esempio a Sampierdarena oppure spostarmi a Principe piuttosto che. Secondo me si tratta anche di educare un po' la cittadinanza e noi tutti all'uso dei mezzi pubblici, perché diceva bene il Sindaco quando l'ha detto, che c'era il problema del ponte Morandi ancora fresco, il problema della viabilità, mi ha un po' quasi irrigidito, perché anch'io sono abituato a girare in moto, a girare in scooter, poche volte ma a girare anche in auto, effettivamente se fossimo tutti educati e incentivati tramite abbonamenti ad hoc che vengano a coprire esigenze reali che noi tutti abbiamo quotidianamente, incentivati all'uso di questi mezzi pubblici, secondo me faremmo bene alle casse di AMT, alla viabilità di Genova e ovviamente anche alle esigenze che abbiamo come cittadini.

BRUSONI (Presidente)

Vedo che adesso ci sono tre prenotazioni degli auditi: se siete d'accordo, farei la presentazione, perché il signor Lanteri fra l'altro deve anche proiettare qualcosa, poi vediamo le risposte. Pregherei di essere abbastanza solleciti, perché poi immagino che anche il professor Musso e l'assessore dovranno dare alcune risposte e vorrei fare in modo tale che la commissione potesse essere poi anche chiusa soddisfacendo i consiglieri comunali che attendono le risposte. Quindi chiedo di essere più rapidi possibile.

LANTIERI (WWF)

Grazie. Vi chiedo un po' di pazienza, cercherò di essere il più possibile veloce e sintetico. Diciamo che esco dall'ordine del giorno previsto oggi, perché in qualche modo sono uscite delle notizie, sono successe delle cose, di cui magari una o due addirittura passate quasi inosservate. Altre invece sono state citate in questa giornata, per cui è su questo che volevo concentrarmi abbastanza rapidamente, se è possibile, anche se ci sarebbe sicuramente da reintervenire rispetto alle risposte che ha dato il professor Musso rispetto ad alcune



COMUNE DI GENOVA

considerazioni che abbiamo fatto anche noi, risposte che non si soddisfano completamente. Ci piacerebbe di nuovo un attimo confrontarci su questo.

Abbiamo individuato alcuni punti nodali che sembrano separati tra di loro, però in realtà sono collegati e riguardano cose di cui si è anche parlato recentemente. Il primo punto è la chiarezza su quanto è stato o non è stato chiesto da questa Amministrazione al ministero. Di questo se n'è parlato subito a inizio di seduta, sono arrivate dichiarazioni abbastanza contrastanti. Ad esempio, "di sicuro non sarà tutto tram, ma neanche tutto filobus" che ci ha lasciato un po' sorpresi, vorremmo capire meglio. Oppure la dichiarazione del direttore di AMT, il problema è reintrodurre gli assi principali, ma si parlava di assi di forza. Assi principali non è proprio la stessa cosa dal punto di vista della pianificazione. Sono due cose leggermente diverse. Il filobus come modalità di trasporto e naturalmente si guarda con attenzione a tutte le tecnologie che si stanno sviluppando nel campo dei mezzi elettrici: gli autobus elettrici. Il discorso degli assi di forza, che è presente nel PUMS, è legato in qualche modo abbastanza chiaramente al sistema tranviario, perché noi con quello abbiamo delle risposte di un certo tipo che non abbiamo come sistema filoviario. C'è un problema di capacità, perché, se è vero che in qualche modo ad esempio in Svizzera circolano filobus come autobus a tre casse, per ora questa modalità non è consentita in Italia dal codice della strada, dopo di che non è solo un problema di questo tipo, perché comunque a parte che il tram offre molto di più dal punto di vista della capacità di trasporto rispetto anche a un filobus a tre casse, c'è anche una questione non da poco di quello che poi noi vogliamo venga fuori dalla città dopo che facciamo questo intervento. Il filobus è come un autobus, il tram no. Queste due immagini che ad esempio vedete qua, è Strasburgo, però potrebbe far vedere immagini da Nizza, da Lione, Grenoble, centinaia di realtà, prima si trovava in una situazione di degrado ambientale, di scarsa qualità urbana, con l'intervento tranviario, l'introduzione del tram si è avuta una fortissima riqualificazione urbanistica. La città è migliorata, è diventata più appetibile, più bella, più interessante per chi ci vive, per i turisti e quindi abbiamo avuto nel complesso un risultato che con un sistema, che peraltro non ho capito sinceramente se sia un filobus o un altro sistema ibrido, noi questo risultato non lo otterremo. Questo è un risultato altrettanto importante di quello trasportistico che peraltro il tram assolverebbe in misura maggiore e migliore. Chiediamo semplicemente che la documentazione che è stata di richiesta mandata al ministero venga resa pubblica, in modo che si capisca cosa effettivamente è stato chiesto. Venga messa sul sito, qualunque cittadino potrà verificare e si eviteranno probabilmente polemiche rispetto qui, c'è scritto lì, allora ci sarà una discussione molto più sul concreto su quello che ha chiesto al ministero, perché c'è anche il rischio che magari la richiesta non è stata così chiara e precisa. Magari c'è anche un problema di risorse in meno che arrivano. Anche di questo bisogna tenere conto.

Un altro punto che invece credo sia passato del tutto inosservato, sappiamo che c'è stata una mozione un po' di tempo fa qua in Comune sulla questione della tariffa integrata, ricordo che, per chi non ha seguito le vicende ferroviarie, nel contratto di servizio firmato da Regione Liguria con Trenitalia viene autorizzata Trenitalia a introdurre la sua tariffa solo treno in ambito urbano a partire da



COMUNE DI GENOVA

gennaio 2019, si dice anche che l'istituzione di questa tariffa porterà alla revisione delle condizioni dell'accordo di integrazione. C'è stata la mozione di cui parlavo prima, in cui si impegna il Sindaco e la Giunta a mantenimento dell'integrazione, non parlo adesso dell'estensione anche all'area metropolitana, mi concentravo solo su quella urbana, senza incrementi tariffari. Ce n'è stata un'altra in Regione analoga, tutte e due votate all'unanimità, dopo di che Trenitalia ha introdotto la sua tariffa maggiorata solo treno, come se niente fosse successo.

Faccio qualche esempio tanto per dare l'esempio di cosa significa questa cosa qua. Uno va nelle Cinqueterre come non residente e paga 4,00 euro per fare 700 metri, ne pagherebbe 1,30 per fare venticinque chilometri da Pontedecimo e Nervi, però ne paga 3,60 per fare ventisei chilometri tra Brignole e Busalla e ne pagherebbe sempre 1,30 per andare da Voltri a Nervi con la nuova tariffa urbana, oppure ancora 4,20 per andare da Pra a Savona e sempre 1,30 per andare da Acquasanta a Nervi. Questa cosa qua magari può essere vista come una cosa che va incontro all'utenza. Forse bisognerebbe farci la domanda se invece questa iniziativa non va in rotta di collisione con le cose che hanno chiesto i consiglieri comunali e regionali e con quello che sta facendo l'Amministrazione di mantenimento di AMT in house, perché questa potrebbe sembrare o forse sembra chiaramente un'iniziativa commerciale di concorrenza rispetto a AMT. Qualcuno bisogna che faccia una riflessione su questa cosa qua, perché tra l'altro non sto inventando io delle cose rispetto a questo tipo di approccio, nel piano industriale del gruppo Ferrovie dello Stato 2017/2026 è scritto chiaramente che il loro obiettivo è in qualche modo diventare egemoni anche sul trasporto pubblico locale e quindi entrare nel trasporto pubblico locale da attori.

Sul discorso dello spaccettamento uno potrebbe dire ci hanno fatto la loro tariffa, ma manteniamo la tariffa integrata. Sì, però nel momento in cui creiamo uno spaccettamento e lo accentuiamo, aumentano in maniera rilevante i rischi che l'equilibrio economico nella tariffazione integrata venga a saltare e a quel punto sarà necessario intervenire con ulteriori sussidi pubblici oppure fare un aumento tariffario per mantenere la stessa integrazione. Quindi esattamente il contrario di quello che i consiglieri avevano chiesto. Per inciso va detto che Orazio Iacono, qui sto citando quello che ha detto in una commissione in Regione, ha detto «come sta accadendo a livello internazionale il nuovo biglietto integrato non prevederà alcuno sconto tariffario, ma sarà la somma delle due tariffe. Il valore aggiunto sarà per il cittadino rappresentato dalla sua unicità». Peccato che, se uno ha un abbonamento annuale o un mensile AMT-Trenitalia, ce l'ha già unico. Però questo vuol dire che passeremo, secondo questa logica, da 395,00 euro magari a 500,00 e per il mensile siamo già a 46,00. Parliamo tra l'altro di abbonamenti già piuttosto cari, a un aumento tariffario. Quindi questa cosa qua è indice che si è sottovalutato il fatto che, mentre si votavano delle cose, nel frattempo stavano andando avanti dei processi. Noi ci chiediamo quale intervento c'è stato da parte dell'Assessorato ai trasporti della Regione Liguria per dare un freno a certe iniziative che si stavano mettendo in campo? Però da parte dell'Amministrazione comunale, dell'Assessorato che immagino seguisse questa vicenda si è capito quello che stava succedendo? E quindi il problema non era solo di mantenimento di integrazione tariffaria, ma anche di condizioni del



COMUNE DI GENOVA

mantenimento stesso? Questo può essere un problema molto grave. La richiesta che sarebbe da fare è che questa iniziativa di Trenitalia venga ritirata e che si ritorni invece gradualmente con la concertazione a una tariffa integrata unica e poi si agisca invece sul settore che riguarda gli abbonamenti sempre integrati per venire incontro alle esigenze diverse che non sono quelle magari di chi vuole solo ha necessità di muoversi per percorsi abbastanza brevi.

Ho citato due punti che sono abbastanza importanti, ne dico un terzo velocissimo. Manca chiarezza su come sono stati investiti i 12 milioni di euro che sono stati destinati dalla Regione a Trenitalia, che dovevano essere specificatamente usati per le aree colpite dal crollo del ponte Morandi. Sono state usate in parte per integrare il servizio sulla linea costiera, però in che misura e con che modalità, perché si è deciso di fare un certo intervento, la cosa non sappiamo come si è sviluppata e non sono state assolutamente usate ad esempio per le altre linee interessate, quelle che riguardano la Valpolcevera, quindi toccano Rivarolo, Bolzaneto, Pontedecimo, Borzoli, la costa di Sestri, eccetera. Anche su questo sarebbe assolutamente auspicabile che ci fosse chiarezza e ci fosse trasparenza, anche dal punto di vista economico perché ricordo che tra l'altro mentre AMT ha fornito del servizio a titolo gratuito, dal versante delle Ferrovie non è stato fornito assolutamente a titolo gratuito. Quindi su questo chiediamo trasparenza. La chiediamo sul discorso di cosa è stato chiesto dal ministero, perché c'è bisogno di sapere e di capire, perché potrebbero essere state fatte delle richieste che non vanno incontro alla direzione che sarebbe auspicabile, magari spaventati da alcune problematiche contingenti: si è parlato di impatto. Può esserci impatto, ma poi bisogna vedere i risultati positivi invece che possono venire dopo, nel momento in cui abbiamo reintrodotta un sistema tranviario nella città. Anche sui costi ricordo che ci sono state società italiane che hanno fatto molto investimenti in questo senso. Si vede che c'è stata una filosofia di lavoro. Queste erano le cose su cui volevo concentrarmi. Si potrebbe parlare degli interventi spiccioli, ma questo lo lasciamo ad un'altra volta.

GRIFI (CGIL)

Io vorrei partire da due considerazioni che sono mi sembra almeno di cogliere nel PUMS come direttrici importanti e fondamentali nei primi capitoli: la divisione tra il traffico merci e il traffico privato come una delle cose fondamentali e la divisione del traffico merci che possa essere in qualche modo portato a destinazione dall'esterno verso l'interno della città, senza interferire o interferendo il meno possibile con il traffico cittadino e le linee di forza disegnate dal PUMS. Altra cosa trattata in tutt'altro capitolo è lo smistamento merci all'interno della città. Su questo punto volevo collegarmi sul ragionamento della gronda, ma non entro nel merito perché la posizione dell'organizzazione sindacale sulla gronda è nota e non mi ci vado a perdere ulteriormente, però riguardante la gronda è in qualche modo collegata, visto che il realizzatore è lo stesso di autostrade, centro nodo di San Benigno che, mentre sulla gronda possiamo essere d'accordo, sul nodo di San Benigno credo che sia difficile non essere d'accordo. Ora noi vorremmo sapere un po' come è la situazione del nodo, perché ad oggi è



COMUNE DI GENOVA

ferma, la ditta Carena che ha l'appalto non sta lavorando, i lavoratori sono tutti in cassa integrazione, sembra di capire che era a carico di Autostrade per 84 milioni di euro, non si capisce, almeno in parte viene detto che è fermo, perché è ulteriormente impattante sul traffico della città, ma invece un'altra notizia che ci viene portata in maniera forte è che è fermo per capire chi lo realizza e come lo realizza, vista la problematica di Autostrade e delle sue concessioni come vale per gronda questo ragionamento. Su questo punto, ritenendolo fondamentale per le cose dette precedentemente, le linee di forza e di guida del PUMS, chiederei un po' di chiarimenti, un po' di stato dell'arte e qual è la posizione e la situazione reale attuale.

Sulla questione dei filobus e dei tram io credo che una delle cose fondamentali sia la priorità dei tempi certi: un'utenza che dall'esterno viene verso l'interno della città non ha bisogno, ora nemmeno tempi biblici, ma di una cosa iper veloce che ti porti in cinque minuti, ma una cosa che passa di lì a quell'ora e, salvo situazioni particolari, a quell'ora c'è, e in quei tempi precisi ti porta, lo dico dalla parte dei lavoratori: uno che timbra il cartellino non può pensare di prendere un mezzo pubblico che gli dà una variante secondo il traffico di cinquanta minuti, perché, per quanto ci possano essere orari elastici, non si riesce a chiudere la partita. Allora scendo a prendere moto, macchina, mezzo privato. Quindi credo che sia fondamentale, se vogliamo dare su questa linea di forza un trasporto pubblico locale di senso, avere o il tram o il filobus con corsie dedicate dall'inizio alla fine, che garantiscono il tempo di percorrenza che non sia interrotto per nessun motivo da eventuali situazioni esterne al servizio.

Un'altra priorità rispetto a questo è il posto, è stato sottolineato da più persone, da più consiglieri oggi la priorità della Val Bisagno credo che sia una priorità assoluta: è la zona della città con più problematiche, non avendo nessun mezzo ferroviario che porta verso il centro. Non vorrei che ci dimenticassimo del problema delle collinari, perché continuiamo anche qua con il sindacato a sottolineare con forza che devono essere collegate in maniera precisa nell'intersezione delle linee di forza e che non si possono né depotenziare né appaltare, perché, se questo non avviene, la scelta del mezzo privato per scendere dalle colline verso le linee di forza diventa obbligatoria.

Un'altra problematica che poniamo sul tavolo, anche qua vorremmo sapere com'è la situazione, le notizie che abbiamo sono pessime, è la questione del nodo ferroviario e la questione della ditta Astaldi in concordato, in attesa di risposta del giudice che aspetta le valutazioni del commissario. Oggi le notizie che abbiamo sono o nulle o molto brutte. Ora questa è una storia che va avanti da troppo tempo e, come qualcuno ha sottolineato in quest'aula, è una cosa a cui a trecentosessanta gradi la politica era profondamente d'accordo. Tutti riteniamo, sindacato in testa, che questa sia una delle cose fondamentali vederlo ancora fermo e non riuscire a capire a che punto siamo, anzi vedendo solo nuvole nere in prospettiva ci rende estremamente preoccupati.

Parcheggi di interscambio. Sui parcheggi di interscambio noi vorremmo capire una serie di cose. La cosa principale è alcuni, molti sono su aree ferroviarie oggi ad uso gratuito. La gratuità quanto dura? Quando non c'è più la gratuità i costi? Le proprietà di FFSS. Questa serie di passaggi come pensiamo, io leggendo il



COMUNE DI GENOVA

PUMS c'è tutto un ragionamento sulla piattaforma che tra l'altro personalmente condivido, però qui i costi eventuali di questi queste aree come li ribaltiamo? Li ribaltiamo, non li ribaltiamo?

Due ultime cose. La prima la parte economica. Qualcuno lo ha richiamato, qualche consigliere l'ha richiamato, al di là delle idee, benissimo discuterle, benissimo ragionarci, ma che parte economica abbiamo per realizzare? Dove? La seconda cosa i tempi, anche magari lunghi, ma diciamoci i tempi: da qua a qua dove arriviamo. Sarà che probabilmente come sindacato, avendo a che fare con aziende, con situazioni, abbiamo sempre dei tempi di scadenza e siamo abituati a dover rispettare oborto collo quello che è un cronoprogramma in qualunque situazione, dalla trattativa purtroppo alle chiusure e credo che questo sia fondamentale anche nei confronti della cittadinanza dei lavoratori implicati in questo studio per riuscire ad avere ben chiaro la prospettiva del progetto.

RINALDI (ORSA)

Un aspetto fondamentale che io continuo a ribadire, sarò pessimista, vedetela un po' come volete, però quello che io chiedo è che, quando si progetta un qualcosa, sia al massimo la cosa più affidabile possibile, cercare di risultare meno appariscenti perché abbiamo visto cosa è successo con Villa Scassi. Noi l'abbiamo definito un impianto all'avanguardia: è un fallimento colossale, è un costo per l'Amministrazione comunale spaventoso, ricade su AMT, costi giornalieri altissimi, personale e autobus. Autobus che non abbiamo, che ad oggi infatti abbiamo dovuto darlo in gestione a Scagnelli. Se qualcuno di voi ha visto in questi giorni, non c'è più il classico autobus di AMT, ma c'è il bus di Scagnelli, perché noi, per coprire la carenza, dobbiamo andare a stornare l'autobus da un'altra linea e ci troviamo gli autisti sotto l'acqua con il cartellino sottobraccio che fanno staffetta con l'autobus, perché non abbiamo autobus.

Tanti di voi continuano a parlare delle linee collinari, l'importanza delle linee collinari, ma noi non abbiamo i bus piccoli. Sul mercato non ci sono aziende che fanno bus piccoli. Ha smesso anche la Rampini. AMT non ci può fare nulla, dobbiamo affidarci a strutture come Mercedes o Iveco che creano autobus su pianali merci, su furgoni, quindi dobbiamo finire lì, finiremo lì per forza, perché siamo costretti, perché non c'è nulla sul mercato. Le stesse ditte private si stanno trovando difficoltà. Più volte AMT ha coperto le corse, perché avevano guasti ai loro pulmini, ma non c'è nient'altro sul mercato. Se la difficoltà è AMT, figuriamoci un gestore come Scagnelli, come Geloso. Se vogliamo continuare a parlare di linee collinari, bisogna investire, servono i soldi, servono nuovi autobus piccoli che portano la gente in periferia. Bisogna migliorare gli orari. Tanti si lamentano, ma gli orari questi sono. Senza soldi AMT non può inventarsi delle corse aggiuntive. Ricade tutto sempre e dicono che AMT non funziona, ma non è così. Il Comune finanzia, il Comune deve investire, deve mettere AMT in condizioni di gestire, perché ricordo a tutti che AMT gestisce il trasporto pubblico, non ha soldi AMT. Se non le date la possibilità di lavorare, AMT non può fare altro che arrangiarsi. La coperta è corta. Volete più autobus sul 14/? Lo mettiamo. Magari lo togliamo dal 18. Leviamo un 18 e lo mettiamo sul 14. Gli



COMUNE DI GENOVA

autobus sono questi. Anche l'assessore miracoli non ne può fare. Con le risorse che abbiamo attuali più di questo non si può fare.

Io mi ricordo che dal 14 agosto gli autisti di AMT girano con autobus che Milano rottamava. Immaginatevi le condizioni di questi autobus. Noi viviamo su autobus che erano da buttare e poi si mette tutto addosso agli autisti. La realtà è questa. Quindi, quando leggo il PUMS che è fantastico, io sarei già contento facessimo un terzo di quello che c'è scritto lì, cerchiamo di rimanere con i piedi per terra. Meno vincoli architettonici. Abbiamo la scala mobile di Dinegro che non va da decenni. La metropolitana è presa d'assalto, la gente scende a Dinegro e non sa come arrivare su, perché gli ascensori sono rotti, sono sporchi, vengono usati come orinatoi da barboni, siamo sempre dietro a pulirli e la gente anziana non prende la metropolitana perché non vuole fare le scale, le scale mobili sono guaste, le diamo in appalto a uno che poi le passiamo a un altro, perché è brutto per la trasparenza dare sempre all'unico gestore, quando magari è l'unico che ci capiva qualcosa, era l'unico che le faceva andare e noi cambiamo gestore per la trasparenza, per le gare.

La burocrazia è un tumore che sta distruggendo tutto! Quando abbiamo qualcuno che ci capisce qualcosa non possiamo mandarlo via perché bisogna alternare l'ente, perché se no si parla di mafia e di infiltrazione. Non è vero. A volte ci creiamo dei problemi che ce li creiamo noi da soli. Noi continuiamo a cambiare gestori per le scale mobili e alla fine c'è lo scaricabarile: come mai non va? Perché l'hanno fatta male loro la manutenzione prima. Ora noi la stiamo facendo bene. Però intanto chi paga sono gli utenti e i lavoratori. Abbiamo impianti di risalita farmi continuamente e dobbiamo andare a sopperire con la gomma, con la maledetta gomma. Un problema cronico.

Diceva Villa che abbiamo i filobus che vanno a gasolio anziché a corrente, non è un problema del filobus, è un problema della linea aerea. Anche il tram sfrutta la linea aerea per andare, quindi, se non va la linea aerea, non va neanche il tram, signori! Noi spostiamo linea aerea su esigenze assurde di privati nei lavori. La cosa fondamentale che dobbiamo capire nel PUMS e che deve essere chiara per tutti voi è l'asse protetto. Se ci mettiamo un riscio o un filobus di quaranta metri, un tram senza asse protetto non andiamo da nessuna parte. Noi abbiamo spostato il bifilare Dinegro perché c'erano i furgoni in doppia fila e i filobus rimanevano bloccati. Anziché fare le sanzioni e far capire alla gente che non deve intralciare il trasporto pubblico, noi spostiamo il bifilare. Abbiamo spostato il bifilare a via Cantore all'uscita della sopraelevata, perché i camion che uscivano dall'autostrada e si infilavano in sopraelevata ci rancavano il bifilare. Anziché andare contro a questi comportamenti, punirli e sanzionarli, abbiamo spostato il bifilare. Ora noi andiamo contro il codice della strada e stiamo sulla sinistra con i mezzi pesanti anziché sulla destra in presenza di un incrocio e gli autisti tutte le volte vengono messi in difficoltà. Poi ci lamentiamo che l'autobus è in ritardo. Ci credo! Venite voi la mattina a passare all'incrocio con Bartolomeo del Fossato con la coda che deve andare su dal 66, abbiamo la coda per andare dalla sopraelevata, ma dobbiamo fare con un diciotto metri uno slalom, perché ci hanno spostato il bifilare, perché così è più comodo che non ce lo tirano giù. Adesso ce lo tiriamo giù da soli, mentre magari prima pagavano i danni gli altri, lo tiriamo giù noi.



COMUNE DI GENOVA

La questione che tanti di voi continuano a portare all'attenzione sulle piste ciclabili. Cerchiamo di non rimanere indietro, perché oggi si parla di hoverboard, la gente si sposta col monopattino elettrico, bici con batterie assurde che vanno a pedalata assistita oltre cinquanta allora, noi siamo ancora alla pista ciclabile! La pista ciclabile va progettata in sicurezza, va fatta come si deve, di dimensioni ampie. Abbiamo l'esempio, guardatevi intorno, le abbiamo buttate così per prendere finanziamenti, abbiamo soppresso una corsia filobus della linea 30 in via Thaon di Ravel a Brignole per farci una pista ciclabile di qualche metro. Abbiamo letteralmente cagato una pista ciclabile buttata così in mezzo ai tassisti che non si capisce cos'è. La gente inciampa per attraversare la strada, i tassisti non riescono a passare e c'è questa cosa assurda, inutile buttata lì. Abbiamo una pista ciclabile che ha soppresso l'unica corsia fondamentale che avevamo a Dinegro che collegava tutta via Buozzi, via Adua, stazione marittima, adesso siamo incolonnati perché a bordo, dove passiamo con l'autobus, dopo venti centimetri passa la gente in bici. Per fortuna ce ne passa uno ogni tanto. Ma voglio vedere due ciclisti che si incrociano lì, quando magari scendono di colpo del marciapiede per non scontrarsi e mi si infilano sotto l'autobus. Non c'è un margine di sicurezza. Cosa facciamo? Quando c'è un ragazzino con il monopattino faremo un'altra corsia per i monopattini e poi per gli hoverboard? Faremo corsie ovunque a discapito del trasporto pubblico.

La bicicletta ci vuole, è vero, però la usano in pochi. L'anziana non va in bicicletta, la mamma che deve portare due o tre figli a scuola non va in bicicletta. Quando piove, nessuno va in bicicletta. Quindi diamo un trasporto pubblico per tutti, l'autobus. Quando tutti abbiamo l'autobus facciamo anche delle grandi e tante delle piste ciclabili e uno può scegliere. Ma non siamo in America dove c'è il sole tutto il giorno, qua tutti i giorni piove, nevicata, in bici non è facile. Il non vedente che vuole andare a spostarsi in città non si sposta in bicicletta, si sposta con l'autobus, il disabile anche. Abbiamo autobus senza pedana disabili, abbiamo la fermata, come diceva giustamente Fontana, l'Anagrafe di corso Torino io personalmente sono quattro anni che sto chiedendo, già all'epoca c'era la Dagnino, alla vecchia Amministrazione di mettere a norma le fermate. Noi abbiamo oltre il 50 per cento delle fermate di AMT che non sono a norma con il codice della strada. E mi sono tenuto basso con il 50, perché solo in Val Polcevera facciamo servizio con autobus da diciotto metri e le fermate sono da dodici. Corso Torino all'altezza dell'Anagrafe un disabile non può scendere, finisce in mezzo all'aiuola. Se l'autista usa il calibro, riesce a scaricarlo sul marciapiede, non c'è la pedana di discesa, rimane lì sopra, perché tutto intorno è un gradino. Ma di cosa stiamo parlando?

Come diceva anche la Lodi, guardiamo la realtà odierna, guardiamoci intorno e poi progettiamo, ma risolviamo i problemi che abbiamo adesso. Vengono continuamente aperti nuovi supermercati, è vero, dà lavoro, ma sono senza zone merci da scaricare le merci, scaricano tutti sulle fermate dell'autobus. In via Cantore hanno aperto un casino di supermercati h24 e dove scaricano? Dove le merci alle quattro di mattina girano sulle fermate con i bancali. Io con l'autobus dove mi fermo, in centro della strada? Abbiamo i filobus che si fermano, tolgono le aste perché non passano perché ci sono i furgoni che stanno scaricando alle



COMUNE DI GENOVA

fermate. Nel PUMS deve essere previsto anche che non c'è solo il trasporto pubblico, ci sono anche le merci che sono uno dei principali problemi con tutti questi corrieri, vediamo Amazon quello che ha avuto, sta evolvendo sempre di più, ci sono più corrieri che autobus per strada. Venite in via XX Settembre, la corsia è un parcheggio di Bartolini, FedEx. Sono tutti furgoni che scaricano, che portano pacchi. Noi siamo in mezzo alla strada in coda.

Bisogna affrontare con criterio e polso questi problemi e vanno risolti, ma uno alla volta.

Filobus o tram. Il tram è la soluzione definitiva, bisogna vedere se la città è in grado di sostenere l'investimento, se il finanziamento è concreto e la tempistica dei cantieri. Guardiamoci intorno, via Agostini sono tre anni che segnaliamo un cantiere che è abbandonato e lì non si riesce a risolvere, è un cantiere fantasma. Siamo in coda tutti i giorni con gli autobus e le macchine per un cantiere fantasma e nessuno sa cos'è, cosa non è, chi lo risolve. Immaginatoci aprire cantieri per la metropolitana. Se non c'è qualcuno che veramente ha voglia di controllare e mandare avanti questi lavori, è inutile aprire cantieri qua e là e poi rimaniamo come? Abbiamo avuto una nevicata di pochissimi centimetri, siamo rimasti in ginocchio. Un filobus con la neve non si muove, il tram va tranquillamente. Ci sono i pro e i contro, è vero, ma se ne è discusso per anni. Il problema non è il filobus o il tram, noi a livello di organizzazioni sindacali, se ci mettete anche un riscio sull'asse protetto, ci va bene, basta che facciamo qualcosa. I cittadini sono all'esasperazione. Il problema è questo, noi continuiamo a fare progetti all'avanguardia, ma la realtà è ben diversa. Stiamo costruendo su una palude. Dobbiamo risolvere questi problemi concreti.

Un altro aspetto importante è il parcheggio di interscambio. Verissimo, servono, sono fondamentali. L'assessore è riuscito a trovarne qualcuno anche a BRIN, però bisogna vigilare su questi parcheggi, perché adesso sono diventati parcheggi di residenti, come diceva Avvenente, abbiamo camper e roulotte parcheggiati lì. Certosa è un parcheggio a cielo aperto. Noi partiamo da BRIN con il 7, arriviamo all'incrocio e siamo in coda bloccati dalle auto in doppia fila. È inutile continuare a mettere autobus, inutile chiedere a Balleari di mettere più autobus in Val Polcevera, siamo fermi in coda. Se voi venite in orario delle scuole, c'è l'S5, c'è l'MB, c'è il 7, il 63 e il 270 incolonnati. Altro che filobus, autosnodati e tram! Siamo colonne di centinaia di metri di bus uno dietro l'altro. Servono interventi concreti e fondamentali, ma già da adesso, se no non ne usciamo.

Parliamo di elettricità, di puntare all'elettrico, ci stiamo muovendo in questo passo, AMT ha comprato autobus elettrici, Mangini diventerà un polo elettrico, però non pensiamo solo a AMT, AMIU? Gira con le Api 50 due tempi. ASTER? I taxi? La polizia municipale? Girano con delle cose assurde. La visione deve essere ampia.

FANO (FAISA)

Io cercherò di essere veramente veloce, soltanto che mi sembra che sia arrivato il momento delle risposte più che delle domande, perché di domande ne stiamo



COMUNE DI GENOVA

facendo a quintali. Più mettiamo carne al fuoco, meno si trovano soluzioni mi sembra. Quindi cercherei di sintetizzare le priorità anche nelle domande.

Metro. Si parla di cura del ferro in questo Paese, tutta l'Italia ha 230 chilometri di rete metropolitana, solo Berlino ha 480 chilometri di ferro, quindi è difficile capire come un anno fa sia stato sbloccato per Genova un decreto da 137 milioni per il prolungamento della metro e oggi non stiamo parlando di quello, perché ci sono i soldi, c'è la tratta, c'è la richiesta, perché l'emergenza cittadina ha dimostrato quanto serve alla città il prolungamento della tratta metropolitana, quindi il primo argomento dovrebbe essere quello: quando facciamo quel prolungamento. Visto che i denari ci sono, il progetto c'è, non so cosa manca: andiamo noi con piccone e pala a dare una mano all'opera.

Seconda cosa, tram o filobus. Siccome è l'argomento del giorno che è contenuto all'interno del PUMS, è indiscutibile, almeno da parte nostra, che il tram sia meglio del filobus. È fuor di dubbio questo. Piacerebbe anche a noi capire i contenuti di quanto presentato al MIT, visto che nessuno ce ne ha dato conoscenza, dopo di che non vorremmo rimanere a parlare di quello che vogliamo fare senza fare nulla. Tra il non far nulla e fare il filobus è meglio il filobus, perché almeno facciamo qualche cosa. Quando Musso, l'ultima volta che siamo stati, qua ha presentato le linee guida ha detto testuali parole che «il PUMS deve dare un'impronta nuova alla mobilità della città», noi questo è quello che vogliamo: un'impronta nuova alla mobilità della città. I sistemi delle linee di forza hanno delle caratteristiche, io mi baso su ciò che è scritto nei documenti che condividiamo, che sono la trazione elettrica, che sono la sede propria e che sono la portata di tremila persone/ora. Ora un filobus, per come lo concepiamo noi, non può portare tremila persone/ora, quindi il sistema deve andare avanti nell'evoluzione tecnologica. Sicuramente, se a bocce ferme ci venisse chiesto tram o filobus, rispondiamo immediatamente tram, ma non vorremmo che fosse usato questo dibattito come strumento per non fare nulla. Stessa cosa, paura nostra, che avvenga sulla Val Bisagno. La Val Bisagno è l'unica valle cittadina che non ha ferro ed è anche la valle dove c'è la contestazione politica maggiore su nuovi sistemi di trasporto, non vorremmo cominciare dal punto più difficile per non fare nulla, che qualcheduno strumentalmente utilizzasse le difficoltà di quel territorio per poter dire non sono riuscito a farlo, ed è per questo che l'ultima volta abbiamo chiesto di cominciare sull'asse centro, che è un asse che per tre quarti ha già la rete filoviaria attiva.

Come dicevano i colleghi prima, è vero che c'è difficile reperibilità dei mezzi, soprattutto quelli piccoli; in questi giorni AMT dovrebbe ricevere le prime consegne di piccoli mezzi elettrici, quindi la mobilità piccola sta evolvendo verso l'elettrico con la ricarica quella fatta in rimessa o a biberon dicono, quindi uno sviluppo delle linee piccole sarà assolutamente verso l'elettrico e lì dobbiamo andare.

Polo manutentivo. Ne parliamo tanto, ma non possiamo pensare di sviluppare la tecnologia, anche nel sistema di trasporto, se non creiamo una struttura prima fatta di muri e poi di capacità di uomini che sappia gestire quella roba, perché parliamo tutti di poli, però sinceramente se non facciamo mai un passo in quella direzione è difficile spiegare alla gente quali sono i progetti.



COMUNE DI GENOVA

Unisco il discorso polo manutentivo con i parcheggi di interscambio. Il parcheggio di interscambio di Staglieno, come dalla slide n. 190 del PUMS, è coincidente con la rimessa di Staglieno, io vorrei che questo fosse vero, ma, se questo è vero, vuol dire che il parcheggio sta sopra la rimessa di Staglieno. Qualcuno di voi è mai andato a vederla la rimessa di Staglieno? È strutturata con un sistema di lavoro che forse è degli anni Cinquanta, quindi bisognerebbe radere al suolo e ricostruire. Chiedo io a voi: quanti anni ci vogliono a fare questi interventi? Che impatto hanno sulla città e sulla viabilità? Quando cominciamo a fare un passo? Quello che la città non può più accettare e non lo possiamo accettare neanche noi come lavoratori è il continuo immobilismo, perché il conto che ha pagato la gente che lavora in AMT con la caduta del ponte è alto. Le difficoltà sono tante, perché, quando c'è l'inefficienza di un sistema, quello che si prende tutte le grida, gli strilli e gli insulti è chi in quel momento è lì. Quindi lo stress correlato alla situazione che c'è oggi in questa città è molto complicato per quanto riguarda chi lavora in AMT.

L'ultima cosa e poi mi taccio. Il decreto Genova ci ha dato due opportunità nella disgrazia che c'è stata: una è quella di rinnovare parzialmente il parco veicolare, perché ci sono 20 milioni di euro; l'altra è quella del conto esercizio, la quota che prima veniva contestata tra FFSS e AMT. Mentre la parte del rinnovo del parco mezzi produce degli effetti positivi anche sui bilanci successivi, la quota in conto esercizio è erogata solo per il 2019, quindi quando qua dentro si sente parlare di maggiori servizi e rinnovo parco mezzi, queste belle dichiarazioni devono essere seguite dagli stanziamenti economici, se no rimangono delle belle chiacchiere che ci facciamo qua dentro, ci puliamo la bocca, i consiglieri, ognuno per proprio conto, fanno la dichiarazione e poi se ne vanno comodamente a casa e il giorno dopo non succede niente. Quindi vi chiedo solo di dare seguito alle dichiarazioni che fate.

LAGOMARSINO (UGL)

Nel possibile cercherò di evitare di ripetere quello che hanno detto i miei due colleghi che mi hanno preceduto, perché comunque sono situazioni condivisibili e purtroppo reali.

Al contrario di Fano che ha parlato prima, al momento noi non vediamo adesso il tram in Val Bisagno per varie problematiche, e sto parlando a nome dell'UGL, non dei sindacati di AMT. Quindi ciò che dico è solo la nostra idea, lo voglio ribadire per evitare di creare confusione.

Al di là della realizzazione a noi preoccupano molto anche i costi di manutenzione e soprattutto i costi di gestione. Mi è venuto stamattina il pensiero, noi stiamo parlando principalmente della Val Bisagno, Genova sta soffrendo ovunque, però la Val Bisagno è il top della sofferenza; quello che mi è venuto in mente stamattina è perché comunque, a prescindere da tram, filobus, funivia e quant'altro che comunque qualcosa che dovrà passare per forza sulla sede stradale, perché questa Giunta tutta assieme non fa un progetto pre-tram? Della serie noi abbiamo il desiderio che il tram vada da Molassana a Brignole, da oggi si lavora per blindare quella corsia, facendo finta che sia un tram, per rendersi conto



COMUNE DI GENOVA

veramente delle ricadute che si hanno su quella zona, perché ricordatevi bene che, al di là di tutte le problematiche di poggiare i binari, una volta che il tram è sui binari, non è che si muove di lì. Mentre un filobus comunque, con le problematiche già dette, si può spostare, un autobus anche si può spostare, il tram è fisso. Se non ci mettiamo in testa, voi per primi tutti che poi non fate i dispetti che andate con il bottegaio, perché gli hanno levato il posteggio davanti, allora il bottegaio è del mio partito e allora ti sparo nella schiena, qua però non possiamo perché c'è il mio amico besagnino e allora lo faccio passare più in là... Se non cominciate, dal mio punto di vista, voi a dire l'indicazione è andare sul tram, per l'amor di Dio, siamo in democrazia, se voi avete scelto che il bene è quello, fatelo, o comunque il filobus. Fate un asse protetto, mettetevi al lavoro, lo fate in poco tempo, anche perché, se poi parte il filobus piuttosto che il tram dovrà passare in questo asse protetto, si dovrà progettare la linea. Quindi dal nostro punto di vista è finito il tempo delle chiacchiere. Se ne parlava dai tempi di Pissarello del tram, è stato presentato il progetto ed è stato bocciato dal ministero. È stato già detto: il tram è antieconomico. C'è stato uno studio che ha commissionato AMT che ha detto il tram è antieconomico, perché è vero che abbiamo il doppio della capienza, abbiamo trentasei metri su diciotto, ma ce l'abbiamo nelle ventiquattro ore e sappiamo che comunque la Val Bisagno non ha una domanda piena e sempre puntuale di offerta, ma ci sono anche dei canali, che con il filobus ne levi uno, con il tram non lo puoi segare a metà e non lo puoi sganciare. Però fermiamoci su queste cose.

Vi ricordo, sono stufo di dirvelo, che a Borgo Incrociati abbiamo una corsia gialla con le corsia blu a pagamento a orario e noi vogliamo fare dei ragionamenti sul tram? Saniamo prima quella cosa. Abbiamo gli autobus che vengono da piazza Giusti, che quasi sempre sono in mezzo all'incrocio, perché non riescono a immettersi nella corsia bus vuota, perché ci sono le macchine in colonna e ogni tanto arriva qualche vigile che fa la multa al collega, perché è rimasto in mezzo all'incrocio. Non è che fa con la manina così che dice fermo il traffico e lascio il posto per un diciotto metri da girare. Siamo a questi livelli. Mettiti la mano in faccia, ma purtroppo succede. Come succede che abbiamo corrieri, abbiamo gente che scarica, abbiamo chi prende il caffè... davanti alle scuole è un delirio! Davanti alle scuole è un delirio. Una per l'altra tutte.

Non è che noi non abbiamo gli autobus, noi li avremmo anche gli autobus, è questa la cosa triste. Se potessero circolare. Ma mica ai cinquanta all'ora, potessero circolare normalmente, invece di essere intruppati in ogni dove. È vero che abbiamo anche poi problemi a reperire gli autobus, è vero che AMT ormai da qualche tempo ha preso il vizio, dal mio punto di vista brutto, di comprare autobus usati, però d'altronde, se non ci sono i soldi, qualcosa devi fare.

Vi invito di nuovo ragionare sulla manutenzione, che per noi è una tassa incredibile. Non abbiamo la possibilità di ripristinare gli autobus come si deve, siamo sempre al tappullo e siamo sempre che comunque l'autobus deve stare il meno fermo possibile. Ma non in questo tempo per riuscire a ripristinarlo, per riuscire a mandarlo fuori, perché anche lì abbiamo un contratto un po' perverso che è importante che comunque l'uscita venga garantita, poi, se rientra al traino ce la vediamo, ma tanto questa è un'altra problematica.



COMUNE DI GENOVA

Ritornando ai filobus io andai a Roma dieci anni fa e già i filobus giravano senza aste, perché mi disse un tranviere di Roma che avevano fatto la linea fino a un certo punto, poi, quando si addentrava nella periferia, il costo, il rapporto fra costi e beneficio non c'era e allora lo facevano fare un po' a gasolio, poi ritornava indietro e si riagganciava ai fini. A Genova succede anche in centro, perché, se uno arriva piuttosto che con un camion dei traslochi, di quelli che hanno l'elevatore che vanno alle finestre, piuttosto che comunque qualche macchinario che abbia la gru sul camion che deve scaricare, se è nella vicinanza della linea aerea, per sicurezza deve essere staccata. E deve essere staccata, loro pagano e la stacciamo mezza giornata, anche se il camion ci sta due ore. Sarebbe anche da lavorare su quello. Arriva il camion, stocco la linea. Va via il camion, invece che quattro ore che ha pagato, sta due e riattacciamo la linea, così ci guadagnano un po' i nostri polmoni. È un po' una cosa da ragionare anche su quello. Però purtroppo in azienda siamo sempre con il gancio alla gola. Mancano gli autisti, mancano gli operai, manca il personale adibito a fare questi controlli, abbiamo l'informatica, viene gestito tutto da una sala operativa, c'è pochissima gente per la strada per sbrogliare anche queste robe, piuttosto che altre. Ieri mattina di nuovo in piazza Guicciardini per un fenomeno che si è posteggiato in doppia fila il 37 è rimasto incastrato. E di nuovo abbiamo perso tempo, la gente aspettava l'autobus che non arrivava. Difficoltà come queste sono quotidiane. Vi invito a prendervi una giornata e a mettervi sul 14, piuttosto che al 13, a fianco all'autista e farvi un giro. Ma non un giro, stare mezza giornata lì per vedere com'è veramente la strada, com'è l'anarchia sulla strada. Su questo ci aggiungiamo che giustamente il comandante dei vigili ha dato direttive che chi sbaglia bisogna fargli male, perché è un danno per tutta la comunità, e qualcheduno ha pensato bene di dire che è cattivo, perché vuole multare chi rompe e chi crea disagio.

Avevo altre cose da dire, ma termino e vi invito di nuovo a fare, se riuscite tutti assieme per il bene della città, un ragionamento secco sulla corsia protetta della Val Bisagno subito che avrebbe un costo limitato e un impatto politico, purtroppo per voi, pesante, ma sicuramente, se ci fosse, e ci sarà, un buon ritorno, ne guadagnerete tutti quanti.

BRUSONI (Presidente)

Vorrei fare una precisazione su come procediamo con questa commissione. Visto l'orario e una giornata così importante dedicata al ponte Morandi, il nostro assessore ci ha dedicato praticamente tutta la mattinata e quindi poi deve scappare via, sentiamo il signor Pugliese, diamo la parola all'assessore Baleari e poi nella prossima commissione ci saranno le risposte del professor Musso.

Prego, signor Pugliese, le chiedo di essere veloce, mi scusi.

PUGLIESE (FIT-CISL)

Stamattina gli argomenti portati all'attenzione di tutti sono molteplici, ce ne sono alcuni che ovviamente, secondo il mio modesto parere, avrebbero la priorità da tenere in considerazione, in modo particolare un po' la tratta della Val Bisagno



COMUNE DI GENOVA

che è stata citata da più consiglieri, anche dai miei colleghi, però mi vorrei rifare al punto importante sui posteggi di interscambio, quattro/cinque posteggi di interscambio all'uscita dell'autostrada per quanto riguarda le linee che eventualmente potrebbero mettersi in concomitanza con questi posteggi qua. La mia domanda è in qualche maniera, le aree mi sembra di aver capito che sono state individuate, più che altro vorrei capire le tempistiche, quando si ha la voglia e la volontà di partire. Mi sembra di capire che questo piano prevede l'approvazione come tempo massimo entro ottobre 2019.

Vorrei anche chiedere all'assessore, visto che l'anno scorso a dicembre mi sembra avevano presentato un piano al MIT per quanto riguardava i quattro assi previsti nel PUMS che mi sembra che valevano circa 650 milioni, per capire se questi denari in qualche maniera ci sono, arriveranno oppure potremmo avere dei problemi. Individuare anche dei tempi sarebbe una cosa opportuna. Anzi pensiamo sia fondamentale noi come CISL, perché ne parliamo, però alla fine le situazioni non prendono mai piede o forma e io mi permetto di suggerire all'Amministrazione magari, anche nei momenti in cui sarà fatta l'approvazione, se vogliamo cominciare a dare gambe a questo progetto, avete la linea centrale che è quella che vedo citata, in qualche maniera l'interscambio anche su piazza Galileo Ferraris per quanto riguarda i mezzi piccoli penso che sarebbe un costo molto limitato e si potrebbe mettere in opera per dare gambe al progetto.

Non ho capito bene, forse sono stato poco attento per quanto riguarda la metropolitana, l'allungamento, visto che se n'è parlato più di una volta in questa sala. Eventualmente, visto che ci sono già i binari, c'è già la linea costruita per quanto può proseguire da piazza Brignole fino a Terralba, se si vuole partire anche lì e vedere di fare qualcosa.

Non voglio entrare nella discussione filobus o tram, perché sappiamo perfettamente che i costi per quanto riguarda il tram sarebbero costi forse per la città, per l'Amministrazione spropositati, ma risolverebbe il problema per i prossimi cent'anni sicuramente. Quindi magari, se si vuole fare qualcosa con il filobus, in qualche maniera si accelerano i tempi e di andare avanti.

Sono state citate le fermate per quanto riguarda i mezzi, è un po' una giungla, non sono fermate a norma, il più delle volte purtroppo l'abbiamo notato; noi cercheremo anche come laboratori anche di tutelare i cittadini, fare un po' di sicurezza con queste fermate qui e avere un occhio di riguardo non sarebbe neanche una cosa tanto male.

Chiudo dicendo per quanto riguarda le linee collinari, che noi siamo da sempre contrari che le debbano prendere in sub concessioni oppure aziende piccole o medie, penso che siano linee che si possono strutturare in modo diverso e potrebbero essere anche collegate con le linee di forza, con le linee madre per quanto riguarda gli orari o integrazioni eventualmente con dei costi dei biglietti.

Chiudo dicendo che mi sembrava anche di aver capito in tono positivo che ci sono ancora dei tavoli tematici che possono stare in piedi anche con le organizzazioni sindacali, anche perché penso che poi nei ventiquattro mesi successivi eventualmente si potrebbe tenere l'operazione sempre sotto controllo, quindi può darsi che potrebbero essere messi in piedi anche dei correttivi in merito a questa roba qui.



COMUNE DI GENOVA

Ho parlato fin troppo, se qualcuno ci desse qualche risposta, sarebbe anche carino.

BRUSONI (Presidente)

Vi vorrei aggiornare su quanto detto, prima perché il professor Musso preferisce intervenire e rispondere comunque a qualche domanda, perché poi avrà difficoltà, perché inizia a seguire le lezioni all'università e quindi obiettivamente non avremo sempre la sua disponibilità, come ha sempre fatto in tutti questi mesi. Diamo atto che è sempre stato disponibile, presente. Non è facile organizzare queste riunioni, il professor Musso ha sempre dato la priorità a venire in aula tra di noi, lasciando tutti i suoi impegni e sappiamo che non tutti fanno così, quindi lo ringrazio pubblicamente e da adesso in poi mi ha precisato che non sarà sempre così disponibile. Quindi lo ringrazio proprio pubblicamente, perché non è facile organizzare queste riunioni.

BALLEARI (Assessore)

Premesso che non darò tutte le risposte che mi sono state formulate questa mattina per mancanza di tempo, perché mi ero cadenzato sino alle 12,30, ho dato appuntamento a persone che vengono da fuori Genova, pertanto devo andare in ufficio. Però volevo dare una risposta un po' in linea di massima di quello di cui si è parlato. Poi magari nella prossima commissione scenderemo più nel dettaglio.

Nella fattispecie andremo a parlare di quello che è stato il punto focale della seduta odierna: filobus/tram. Andiamo ad inserire in un concetto un pochino più ampio, il concetto del PUMS che è in fase di approvazione, anzi in questo momento la settimana prossima verrà adottato dalla Città metropolitana in attesa di essere approvato. Quello che è nei miei desiderata è che sia approvato entro l'estate, prima di agosto. Questo per rispettare dei termini che ci siamo dati, soprattutto perché non si capisce esattamente la scadenza di due anni, da quando è stato affidato o meno, quando scadono vogliamo essere sicuri di avere il PUMS già approvato.

Premesso che tutto ciò che stiamo facendo in città dal punto di vista della mobilità, di progettualità, eccetera è PUMS-oriented. Non c'è niente che sia dicotomico con le linee presenti all'interno del PUMS. Questo qualunque cosa: dalle ciclabili a progettualità di fermate è in sintonia con le linee programmatiche del PUMS. Questo è fondamentale.

Veniamo alla domanda complessa, che è quella che si doveva presentare al ministero entro il 31 dicembre, perché c'era una finestra che parlava di possibilità di finanziamenti sulla mobilità per linee infrastrutturate. Il fatto di poter presentare la domanda su linee infrastrutturate ha di fatto rimesso la scelta tra filobus e tram, perché sono gli unici mezzi di trasporto pubblico che sono infrastrutturati. Uno con la rotaia e un altro con i filari elettrici, in un'ottica di sostenibilità. Inizialmente si era parlato di tramvie, abbiamo parlato ripetutamente di tramvie, abbiamo pensato però di fare una cosa ancora diversa, nel senso di presentare un progetto che non fosse il progetto di una linea, di due linee, di tre linee; abbiamo



COMUNE DI GENOVA

presentato una visione di città. Il progetto che abbiamo presentato a Roma al MIT è una visione di città, in cui si dice questa sarà la città che vogliamo con le linee di forza che saranno di tipo sostenibile, le linee sulle quali ci muoveremo. In questa maniera qua abbiamo anche pensato sarebbe bello poter mettere mano a queste cose non con dei tempi minimi, perché i tempi non sono mai minimi, quando si parla di infrastrutture, ma con dei tempi accettabili e farlo in contemporanea, nel senso di portare avanti questa visione di città in maniera complessiva. Questo ovviamente con una tramvia non è possibile farlo, perché i lavori per il posizionamento di una linea tranviaria sono particolarmente impattanti per quanto riguarda proprio il territorio, perché si prevede degli scavi, si prevede la rimozione e lo spostamento accanto dei sottoservizi, la richiusura e il posizionamento dei binari. Una linea tranviaria, per averla funzionale, bisogna che passino molti anni, e fare linee tranviarie ovunque non avrebbe permesso di muoversi all'interno della città. Non con il mezzo privato: né con il mezzo privato né con il mezzo pubblico. Ci sarebbe stata la città che non si sarebbe potuta muovere. Su questi cantieri, necessari per infrastrutturare in una maniera o nell'altra, si inseriscono anche i prolungamenti della metropolitana, più volte citati, per i quali abbiamo ottenuto, alla fine dello scorso anno, un finanziamento, che non abbiamo ottenuto perché io immagino che voi sappiate che, quando il governo dà un finanziamento, non è che ti dice abbiamo dato finanziamento, ci arrivi l'assegno da 150 milioni. Al momento attuale è ancora da convenzionare. È passato un anno, ma va ancora convenzionato, perché poi arriveranno i denari con una scaletta che deciderà il MIT, perché non lo decidiamo e diciamo "dateceli tutti e subito che li spendiamo". Tra questi ci sono anche quelli della progettazione e, finché non arrivano i soldi che includono anche la progettazione, noi non possiamo spenderli, perché in realtà non li abbiamo stanziati a bilancio, perché bisogna pensare anche a questo, una progettazione per la metropolitana sono milioni. Pertanto abbiamo cercato delle risorse, parlo della metropolitana, per poter fare la progettazione indipendentemente dal finanziamento che include la progettazione, ma che non è ancora nelle nostre disponibilità. Abbiamo preparato un bando che è stato presentato, abbiamo ricevuto le risposte per la progettazione, credo che in data di ieri, oggi, lunedì verrà scelto il vincitore della progettazione del prolungamento della metropolitana. Una volta fatta la scelta del vincitore, andremo a consegnargli il fatto di poter progettare. A questo punto potremmo partire con la metropolitana, ma i tempi sono quelli che sono. Non è che possiamo i tempi inventarceli. La progettazione della metropolitana non si fa certamente dalla mattina alla sera, ma neanche in una settimana, ma neanche in un mese. Vediamo di capirci. Questo è il ragionamento della metropolitana. A questo punto qua noi avremo la città dove ci sono questi cantieri della metropolitana, i cantieri per gli assi di forza, i cantieri per lo scolmatore del Bisagno, i cantieri per il nodo di San Benigno, i cantieri per la ricostruzione del Morandi, i cantieri per quanto riguarda Voltri, poi bisogna muoversi. Dobbiamo muoverci, non possiamo stare fermi ad aspettare. La nostra scelta pertanto è ricaduta su un'infrastruttura meno impattante. L'infrastruttura meno impattante è la ferrovia. Ma non dappertutto. Non è stato scelto cosa fare o cosa non fare, perché ad esempio una linea molto comoda da potersi realizzare sarebbe concettualmente corso Europa, perché corso Europa di fatto esiste già, è



COMUNE DI GENOVA

la linea protetta, eccetera, però è tutta su impalcato e bisogna capire che cosa si può fare su quell'impalcato. Pertanto abbiamo pensato, andando per esclusione e per cercare di attribuire che cosa potesse essere meglio. Al momento attuale, così fughiamo ogni dubbio, ma l'ho già detto, la scelta nostra ricade sulle linee di forza con il filobus di ultima generazione e sulla tranvia per quanto riguarda la Val Bisagno. Questo tipo di scelta verrà concertata con il territorio, perché la costruzione prima da qualcuno è stato detto che poi non andiamo a sollevare tutti i vari comitati del no, perché uno passa davanti al negozio dell'amico e spostiamo dall'altra parte, la concertiamo con il territorio e la facciamo questa cosa. Andremo a portare a casa il risultato. Ci vorranno degli anni, perché una tramvia ci vogliono degli anni, ma porteremo a casa un risultato importante.

Il fatto di non avere scelto ancora nulla è che noi abbiamo presentato la domanda al MIT entro il 31 dicembre, presentata regolarmente, ma questa domanda prevedeva anche altre integrazioni, che non sono state presentate perché, proprio nel bando che veniva richiesto al MIT, c'era scritto che avevamo tempo per produrre altra documentazione entro il 31 marzo. Pertanto questi documenti che sono stati inviati a Roma e che non sono ancora completi, ma non sono completi quelli che ha mandato Genova, quelli che ha mandato Milano, quelli che ha mandato Bologna, perché devono essere ancora integrati. Ad esempio devono essere tutti integrati con l'indagine costi/benefici che adesso è molto di moda e va inserito quello. Nel frattempo opteremo per la scelta del mezzo, della tecnologia da applicare nella nostra richiesta di finanziamento. Non è che siamo stati fumosi, abbiamo pensato per il bene della nostra città. Abbiamo ragionato su quello che si dovesse fare, perché in realtà abbiamo presentato una linea, le domande sono per cinquantuno chilometri, gli assi di forza, di cui trentotto esclusivamente riservati ai mezzi pubblici e gli altri tredici devono essere necessariamente misti, perché la nostra città, bellissima, però ha una orografia e comunque una difficoltà tale da potersi presentare, protetti, con preferenziazione semaforica, dotati di banchine accessibili in tutti i sensi, dotati di nuove fermate, dotati di revamping dei depositi. Questo è ciò che abbiamo presentato.

Io sono tre giorni che continuo a dire hai scelto/non hai scelto? La scelta mentalmente c'è, ma approfondiamola in un'ottica di dare dei risultati e non, come è stato detto, per tagliare dei nastri, perché non ne taglieremo nastri, ma per dire un qualche cosa che andremo a fare per questa città e che per dieci anni ci vedrà portare avanti un risultato che la prossima Amministrazione, che saremo noi nuovamente, confermerà. Anche se ci fosse un'altra Amministrazione, cosa che non credo, non potrà non osservare. Questo è il nostro pensiero. È quello che stiamo cercando di fare. Queste sono le linee di forza.

Per quanto riguarda le adduzioni saranno talmente elettriche, perché la tecnologia si sta evolvendo, perché permette a questi mezzi di costare un pochino di meno, di essere un pochino più capienti, di avere un pochino più di autonomia e stiamo lavorando anche su questo in un'ottica di trasporto pubblico, che non è assolutamente penalizzato, perché è assolutamente rilevante per questa Amministrazione incentivare il trasporto pubblico.

Le piste ciclabili l'ho detto, si inseriscono in un complesso un pochino più ampio. Abbiamo tante problematiche che sono cose che purtroppo abbiamo



COMUNE DI GENOVA

ricevuto. Io qua lo dico e qua lo nego: se non esistesse l'impianto di Villa Scassi io sarei felice, perché è esattamente un anno e mezzo che è un mio fastidio. Sarei veramente contento. Quando mi vengono a dire facciamo un impianto innovativo, non voglio sentire la parola "innovazione". Io voglio della roba consolidata che funzioni e che non mi tenga un impianto che funziona a fasi alterne. Voglio un impianto che funzioni sempre, perché abbiamo queste problematiche qua.

I mezzi di AMT. Sono cento i mezzi che arrivano quest'anno, mezzi nuovi, di cui arriveranno quarantatré mezzi da diciotto metri Mercedes, che non li abbiamo mai visti a Genova. Ma poi non è che comperiamo veicoli usati così per risparmiare, li abbiamo comprati recentemente in occasione della caduta del ponte Morandi, perché prima questa Amministrazione non aveva comperato mezzi usati, li abbiamo comperati per sopperire a delle esigenze, perché abbiamo chiesto se potevamo trovare dei mezzi nuovi in pronta consegna, non ce n'erano. Allora abbiamo trovato una soluzione di trovare dei mezzi usati, che comunque hanno svolto in maniera egregia il loro servizio, e lo stanno svolgendo anche in questo momento qua, per dare servizi alla città, perché poi quello che ci importa è non essere contestati in aula, ma essere più o meno contestati dai cittadini, che al momento attuale non ci stanno contestando, ci stanno ringraziando per il servizio offerto.

Io con questo mi scuso, ci rivedremo alla prossima per altre domande che mi sono annotate.

VILLA (PD)

Io vorrei chiedere se era possibile avere copia di quella lettera che il 28 dicembre avete mandato a Roma. Credo che noi consiglieri possiamo averla. Sono citate di questa lettera, in parte, almeno alcune notizie anche sui quotidiani e quindi io credo che i giornalisti abbiano scritto tutto quello che è stato loro detto, però il giorno 6 l'assessore Merella dice una cosa, il giorno 7 ne dice un'altra, chiaramente in contraddizione con quella che dice il suo direttore Pesci ad AMT, mi sembrava giusto avere copia di quella lettera che ho chiesto ieri, come è credo mio diritto fare, e non mi è stata trasmessa, almeno fino ad oggi, e non credo che sia stata fino ad ora fatta; crediamo che per il bene di tutti – e mi dispiace dirlo, mi scusi assessore Balleari – che la gente sia d'accordo con lei. Magari la porterò in Val Bisagno ed eventualmente faremo un giretto per le piazze e per i negozi a vedere se è come dice lei o meno.

Io credo che abbiate trovato la soluzione che dice tutto e non dice niente. Le cose si sono davvero stravolte, hanno fatto bene i giornalisti a parlarne, e molto, di queste cose e hanno fatto bene anche tutte le associazioni e i sindacati a rispondere in maniera adeguata. Le farei sentire, ma non c'è tempo, un'intervista del suo Sindaco, mio caro assessore Balleari, del 6 settembre 2017 al primo canale che diceva esattamente le cose contrarie di quelle probabilmente che lei dice. Ma ce ne sarebbero cento altre di quelle cose lì. Io spero davvero che invece, per il bene di questa città e della Val Bisagno, si possa finalmente magari trovare delle forme. Se lei e il sindaco Bucci avessero davvero pensato alla Val Bisagno, come siete venuti a raccontarci durante la campagna elettorale che fosse prioritaria e



COMUNE DI GENOVA

diceste tranquillamente, che avete detto “sì tram!” per ben cento volte, probabilmente non direste quello che dite adesso, allora avreste preferito puntare tutti i 600 milioni di euro su quelle infrastrutture e non su altre. Ma evidentemente non era così. Avete voluto mischiare, un po’ di confusione, un po’ di fuffa, probabilmente un po’ più di lampadine e fuochi d’artificio in questa città e vogliamoci bene e andiamo avanti.

BRUSONI (Presidente)

Scusate, cerco di dare la parola a tutti, però non si può fare questi interventi così, perché se no non rispettate neanche quello che ho detto prima.

La parola al consigliere Grillo.

GRILLO (FI)

Credo che sia la terza o quarta riunione che viene organizzata in aula e ho l’impressione che al momento non si abbia veramente un quadro generale che individui le priorità che più volte ho richiesto. Adesso è l’una, la mia mozione d’ordine è questa: aggiorniamo la riunione e che l’Assessorato competente, rispetto agli obiettivi del piano, ci indichi quanto sarà possibile concretizzare nel 2019/20, se no sono riunioni, sono parole e parole e io di parole sono stanco. Ad esempio quando viene proposta la soluzione ad oggi in Val Bisagno, se è fattibile, non credo che comporti oneri e costi più di tanto rispetto alla tramvia nel caso questa ipotesi sia concretizzabile. Però anche in questo caso stabiliamo modalità, tempi in cui questa situazione viene attuata. Poi è l’una, aggiorniamo la riunione, perché ritengo che sia ormai opportuno e necessario stabilire un calendario che preveda obiettivi e priorità nel prossimo biennio, se no non facciamole più le commissioni.

BRUSONI (Presidente)

Consigliere Grillo, ha ragione, però adesso il professor Musso mi ha chiesto di poter dare alcune risposte e quindi è per quello che abbiamo deciso di farlo intervenire.

Prego, professor Musso.

MUSSO (CIELI)

Grazie. Mi assumo la responsabilità del fatto che alle 12,55 la riunione non si aggiorna, perché io ho chiesto di poter intervenire ancora con questo ultimo intervento in coda. In realtà non che non sia disponibile in futuro o tutte le volte che serve, facevo solo presente che con l’inizio dei corsi del secondo semestre, e ne ho quattro, magari un’intera mattinata e un intero pomeriggio sarà molto difficile averli.



COMUNE DI GENOVA

Il mio intervento, consapevole dell'ora, non cerca di rispondere a tutte le questioni poste, ma solo alle due principali e anche più attuali/urgenti: quella del tram e delle piste ciclabili.

Per quanto riguarda il tram o filobus, ancora una volta chiariamo che cosa dice il PUMS. Il PUMS dà un'indicazione di una rete di assi di forza, quattro, che si aggiungono a quello della metropolitana già esistente e che verrà completato, e di questi assi di forza stabilisce quali sono le direttrici che ormai sapete, non lo ripeto, e quali sono le caratteristiche che deve avere, cioè la sede propria più la priorità laddove la sede è promiscua, a cominciare evidentemente dagli incroci e quindi con incroci a semaforizzazione prioritaria e la trazione elettrica, che peraltro nel tempo si estenderà anche a tutta la rete di adduzione. Quindi dove e con quali caratteristiche. Questo per ricordare che cosa dice il quadro strategico del PUMS. Con questo non è che stia prendendo le distanze da quello che l'Amministrazione sta facendo, ha fatto e che ci ha adesso raccontato l'assessore Balleari, anzi vorrei dire che in qualche modo me ne sento quantomeno corresponsabile per alcune considerazioni tecniche che io ho svolto e che vado adesso in due parole a riassumervi, che girano intorno alla questione tecnologica, quella che il PUMS non affronta. Quindi abbiamo detto che cosa, anche secondo il PUMS, questi assi devono avere, l'ho appena detto e non lo ripeto; aggiungo che il PUMS non dice ma che in prospettiva questi assi, e non solo quelli, ma tutti possono essere soggetti alla guida autonoma, perché questa è una cosa che nell'arco di pochi anni diventerà di assoluta attualità, ma quello che si intravede, è che oggi si stanno già sperimentando e talora sono già in servizio dei tram senza rotaie e dei filobus senza fili. Tram senza rotaie vuol dire con le rotaie disegnate per terra e il lettore ottico segue le rotaie senza scavare niente e senza spostare i sottoservizi; il filobus senza filo vuol dire che già oggi si può fare circa il 40, il 50 per cento del percorso senza avere la linea aerea sopra; con il progresso che stanno facendo le batterie in termini di dimensioni e di prestazioni, presto non ci sarà più bisogno della linea elettrica. In sostanza il mezzo del futuro è un post-tram e post-filobus che è più moderno degli attuali tram e più moderno degli attuali filobus e assomiglierà straordinariamente a un post-bus. Sarà una specie di autobus che avrà quelle caratteristiche che il PUMS invece prescrive: la sede propria, la priorità e la trazione elettrica.

Con queste considerazioni vanno secondo me affrontate le scelte, e qui siamo le scelte politiche dell'Amministrazione, avendo cura dei costi di realizzazione dell'uno e dell'altro sistema, e questo è un dato consolidato per tutti, il rapporto è di circa 1:3 (il tram costa circa tre volte di più), di quelli che sono i tempi di realizzazione, perché nuovamente i tempi, e qui guardo il consigliere Grillo che giustamente richiama sempre l'attenzione sui tempi, i tempi di realizzazione di nuovo, per l'esperienza e non per le previsioni degli accademici che non valgono nulla, ma per le esperienze fatte sul campo delle molte città che hanno introdotto l'uno e l'altro sistema, sono di nuovo dell'ordine di 3:1, quindi otto/dieci anni per le linee di tram, quando va tutto bene. Edimburgo caso a parte, perché quelli quindici e non è finita. Circa tre, e lì dipende molto dall'efficienza delle Amministrazioni, per le reti di filobus. Inoltre ci sono non solo i costi e i tempi di ingresso nel sistema, ma, visto che stiamo già dicendo che fra dieci o vent'anni i



COMUNE DI GENOVA

sistemi saranno altri, secondo me non è sbagliato considerare anche i costi e i tempi di uscita dal sistema, quando scopriremo che il filobus o il tram li potremmo pure smantellare, perché di fatto siamo arrivati a qualche cosa che è oltre e che già adesso è in sperimentazione, sulle strade, cammina. Quindi non è una cosa di cui parleremo nel 2100. Questo è il quadro.

Rispetto a questo quadro, tenendo anche conto delle esigenze di bilancio e della call ministeriale, che peraltro, essendo sempre orientata al vecchio, come spesso succede ai ministeri in tanti Paesi, prevede dei sistema infrastrutturati, quindi o filobus o tram, tenendo anche conto di questo si deve considerare che, se si andava a chiedere il tram su tutta la rete delle linee di forza che si è presentata nel PUMS, si andava a chiedere una cosa, per dare un dato al consigliere Villa che giustamente chiedeva i dati anche di quantificazione degli investimenti, del valore non lontano dal miliardo e mezzo. Quindi probabilmente non sarebbe stata accoglibile. Andare a chiedere su un'unica call un progetto di tram su una linea e un progetto di filobus su altre linee avrebbe probabilmente comportato la cannibalizzazione, cioè il fatto che si accontentava Genova dando un problema progetto e automaticamente cestinando l'altro. Questo sarebbe stato il peggio di tutto, almeno sceglierla noi e presentarne una sola.

La cosa che l'Amministrazione sta facendo adesso è di buonsenso, nel senso di dire la rete completa è realistico farla con costi che non assorbano tutte le risorse nazionali in una logica di rete filoviaria, se pure di moderna generazione, non ha niente a che fare con i filobus che vedete in giro a Genova e altrove, ma questo non impedisce di pensare che, se c'è una linea più prioritaria delle altre, e su questo credo che sia consolidato il fatto che sia la Val Bisagno, in ogni caso quale che sia la tecnologia applicata, questa possa utilizzare il tram invece della linea ferroviaria. È vero che in quel caso si perdono delle efficienze di manutenzione di una standardizzazione tecnologica, però è un costo sopportabile se si fa questa scelta. Quindi al momento io credo di poter dire che sull'asse Val Bisagno la questione è aperta ed è aperta nel senso e per i motivi che ho appena detto. Dopo di che io sarei personalmente molto disponibile che su questo si faccia un confronto pubblico e trasparente, dicendo queste sono le opzioni disponibili, questi sono vantaggi e svantaggi come costi, come tempi, come flessibilità, come disagi che portano, perché poi immaginiamo che tutto questo sia a costo zero, perché paga non so chi e che si realizza dal giorno all'indomani, perché non si sa che cosa succede, comunque dobbiamo immaginare che non è così e che quindi in una realizzazione comporta lo sventramento della città per dieci/quindici anni può essere una cosa impegnativa. Questo è l'assetto attuale che credo sia di buon senso rispetto alle condizioni tecnologiche di cui ho parlato.

Rapidamente sulla pista ciclabile. Anche qui parto da cosa dice il PUMS che sapete, parla di tre assi fondamentali: quello costiero da Fiumara a Boccadasse; quello della Val Bisagno fino allo stadio, provenendo da piazzale Kennedy e quello dell'asse centrale della città da Brignole, via XX Settembre con tre uscite poi verso via San Lorenzo, via delle Fontane e via Balbi, che lo ricollegano all'asse costiero. Se ne parla periodicamente sui giornali per cose che non sono proprio nel PUMS, dove non c'è, ma è poi emerso nel dibattito di queste commissioni ed è secondo noi sostanzialmente accoglibile nel PUMS anche un



COMUNE DI GENOVA

possibile quarto asse che riguarda la Val Polcevera e che è nato dal basso, dal territorio, da richieste che sono state fatte dai comitati di cittadini.

Le cose di cui spesso si parla sui giornali circa le ciclabili non sono dove fare gli assi delle piste ciclabili, ma come. Questo fa spesso riferimento a dei progetti. In particolare c'è stato un progetto donato all'Amministrazione dalla Confprofessioni, che viene da uno studio professionale genovese molto avviato in questo campo, il quale concretizza con una progettazione la pista ciclabile Fiumara-Boccadasse. È un progetto molto ambizioso, anche molto costoso. Questo progetto nella componente, emersa sui giornali nei giorni scorsi, di corso Italia prevedrebbe lo smantellamento della parte oggi destinata a parcheggi e ad aiuole, quindi a parcheggi e a verde, che sta fra la passeggiata a mare e la prima carreggiata carrabile. Quindi una cosa molto costosa, molto irreversibile. È una scelta, lì bisogna vedere se la comunità preferisce quello o preferisce il verde, i parcheggi, eccetera.

L'altra ipotesi uscita sui giornali i giorni scorsi, perché nasceva da una vecchia idea proprio dell'assessore Balleari, ma prima ancora che diventasse assessore, è di una striscia sostanzialmente di asfalto, la striscia ciclabile che attraversa la passeggiata a mare che conosciamo. L'una e l'altra hanno dei contro: una smantella parcheggi e verde; l'altra impatta una passeggiata che ha un suo valore estetico con i mosaici, con le piastrelle, certamente la rovina un po' e, per vero, io stesso, forse improvvidamente, ma richiesto dalla stampa – qualcuno ha dato atto che non parlo mai con la stampa, non faccio conferenze-stampa – magari, quando ci sono questi temi, qualcuno mi chiama e mi dice “vedi meglio una o vedi meglio l'altra?”. Io mi sono limitato a dire al giornalista che avevo qualche perplessità sia sull'una che sull'altra e che, proprio in ragione dei tempi di realizzazione, di costi minori e di flessibilità, se non funziona torniamo indietro, avevo detto “quasi quasi converrebbe destinare a pista ciclabile una delle quattro corsie carrabili o addirittura persino due”, un'intera carreggiata, approfittando del fatto che su corso Italia nel traffico, dalle nostre simulazioni, non è enorme, poi bisogna fare simulazioni bene, ma comunque dei dati di traffico non è enorme, anche perché c'è la strada a nastro che passa cento metri a monte che smaltisce gran parte delle esigenze di traffico di quella zona. È chiaro che non si fanno queste cose improvvisando, è chiaro che si fanno simulazioni di scenario che ci sono su tutto il PUMS, qualcuno lo ha chiesto, ma non ne parliamo adesso alle 13,06, ma questa potrebbe essere una terza possibilità certamente più rapida, certamente pochissimo costosa, perché si tratta del costo della vernice. È vero che in via XX Settembre il costo della vernice è lievitato parecchio, ma su questo non è riaperto un antico tema, ma tecnicamente il costo della vernice e, se scopriamo che non funziona con gli stessi costi e gli stessi tempi, usciamo se per esempio questa non è una città delle biciclette, eccetera.

Vorrei dire però a tutti coloro i quali hanno detto che questa noi è la città delle biciclette, eccetera, che l'orografia di Genova non sfugge a nessuno, ma invece forse a qualcuno è sfuggito che da dieci o quindici anni a questa parte, con una tecnologia che progredisce di anno in anno, ci sono le biciclette a pedalata assistita e questo cambia completamente la visione rispetto all'orografia. Io stesso non nasco ciclista, ho cominciato ad usare le biciclette a pedalata assistita dieci



COMUNE DI GENOVA

anni fa, la bici precedente che avevo usato aveva le rotelle di lato per capirci. Ho passato un lungo periodo senza usare la bicicletta, poi ho ricominciato recentemente e vi assicuro che non ho più smesso. E stamattina sulla ciclabile di via XX Settembre io mi sono trovato in coda, in mezzo ad altri ciclisti. È la prima volta che mi succedeva. Quindi il parroco di via della Consolazione può prepararsi a suonare le campane anche piuttosto spesso.

Quello che voglio dire è che non partiamo dal presupposto che, siccome nessuno le usa, allora non ce n'è bisogno, perché spesso è proprio la predisposizione di un'offerta adeguata non solo in termini di piste ciclabili, ma anche di altri elementi per la sicurezza, che potrebbe determinarne l'uso. A chi diceva l'orografia, eccetera, vorrei dire che c'è un bellissimo bike sharing che funziona anche a Lisbona. Non so se avete presente Lisbona. Ci sono anche i tram a Lisbona che vanno così, però questo per dire l'orografia si supera, soprattutto con le tecnologie attuali.

Chiedo scusa di avervi intrattenuto ancora a quest'ora, ma mi pareva utile.

BRUSONI (Presidente)

Dichiaro chiusa la commissione.

ESITO

<p>PUMS: Integrazione con ferrovie; parcheggi di interscambio alle uscite dell'autostrada; gronda di Ponente - aggiornamento sulla realizzazione e cantierizzazione.</p> <p>Sono previste audizioni</p>	<p>CONCLUSIONE TRATTAZIONE</p>
---	--------------------------------

Alle ore 13,08, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Nadia Piredda)

Il Presidente
(Marta Brusoni)

documento firmato digitalmente