



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

VERBALE NELLA SEDUTA DEL MERCOLEDÌ 19 GIUGNO 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 il Sig. Filippini Valter.

Verbale redatto dalla Ditta Live Reporting.

Alle ore 09:40 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Anzalone Stefano
Avvenente Mauro
Bernini Stefano
Brusoni Marta
Ceraudo Fabio
Costa Stefano
Fontana Lorella
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Maresca Francesco
Pandolfo Alberto
Pignone Enrico
Pirondini Luca
Putti Paolo
Remuzzi Luca
Rossetti Maria Rosa
Santi Ubaldo
Tini Maria
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Ariotti Fabio
Campanella Alberto
Cassibba Carmelo
Crivello Giovanni Antonio
De Benedictis Francesco
Lodi Cristina
Mascia Mario
Rossi Davide
Terrile Alessandro Luigi



COMUNE DI GENOVA

Assessori:

Balleari Stefano

Sono presenti:

Dott. Tallero (Segreteria Generale e Organi Istituzionali); Prof. Musso (C.I.E.L.I.); Dott. Garibaldi (Pianificazione Strategica della Città Metropolitana); Dott. D'Avolio (Presidente Municipio IV); Dott. Ferrante (Presidente Municipio III); Dot. Barbieri (Confesercenti-Ancessor); Sig. Grifi (CGIL); Sig. Miraglia (CGIL); Sig.ra Guzzardi (Presidente CIV Il Girasole); Sig. Malatesta (CIV Il Girasole);

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

OdG : PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE DELLA VALBISAGNO"

BRUSONI (PRESIDENTE)

Buongiorno a tutti. Prego gentilmente di prendere posto che procedo con l'appello. Do il benvenuto agli auditi, oggi la Commissione si riunisce circa "Il piano urbano mobilità sostenibile della Valbisagno". Possiamo iniziare i nostri lavori, do la parola all'Assessore Balleari.

BALLEARI (ASSESSORE MOBILITA')

Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti. Questa mattina abbiamo all'ordine del giorno "Il piano urbano della mobilità sostenibile per quanto riguarda la zona della Valbisagno", tante cose sono state dette, tante cose sono state illustrate nel passato, e per quanto riguarda la mobilità sostenibile in quel quartiere lì vi riassumo brevemente ciò che è stato fatto. È stata fatta questa domanda alla fine dell'anno scorso, presentata entro il 31/12, per quanto riguarda il potenziamento con delle linee di forza, queste linee di forza sono linee ferroviarie che riguardano tutta la città per dare un servizio prevalentemente di tipo protetto e per cercare di dare un servizio di trasporto pubblico più veloce, più efficiente ed efficace.

In contemporanea, mentre voi sapete tutti che nel passato erano state studiate delle linee tranviarie per quanto riguarda la zona della Valbisagno, che è una zona che evidentemente non ha mai avuto quel tipo di attenzioni senza andare a cercare motivazioni di tipo politico, però tante volte si è parlato di fare qualche cosa, poi, in realtà, non si è mai fatto nulla, questo perché, comunque, ci sono anche delle difficoltà, delle difficoltà di tipo logistico, orografiche per quanto riguarda la Valbisagno in modo particolare, pertanto, abbiamo analizzato alcune situazioni che potrebbero venire incontro alla città, ma soprattutto ai cittadini della Valbisagno, che devono attraversare la città per giungere nel centro, ed abbiamo trovato un sistema che di fatto permetterebbe un trasporto di tipo veloce, efficace ed efficiente, senza andare ad incidere in maniera particolare per quanto riguarda



COMUNE DI GENOVA

la sosta nella maniera più precisa, perché il fatto di poter inserire nella Valbisagno una tranvia, che sarebbe stato comunque un qualche cosa di particolarmente utile e gradito ai cittadini, avrebbe corso il rischio, come nel passato, di creare dei mal di pancia ai residenti, che si vedrebbero di fatto spazzare via un migliaio circa di posti auto, non avendo possibilità poi di recuperare altri posti auto se non in maniera, diciamo, troppo lontano da casa.

Di fattoto con questo sistema, che è un sistema che stiamo ancora approfondendo effettivamente, si parla di una linea che passerebbe accanto al Bisagno, sovrelevata rispetto al Bisagno stesso, non si andrebbe di fatto ad annullare, a togliere dei parcheggi, ma si andrebbe a creare di fatto una strada in più, pertanto, non verrebbero meno determinati posti auto, perché con questi nuovi sistemi che abbiamo visto, e che stiamo vedendo in questo momento, ci sarebbe la possibilità di impiantare dei piloni della dimensione di circa un metro e mezzo, che effettivamente non creerebbero nessun problema, salterebbe forse, diciamo, una trentina di posti auto, una cinquantina al massimo, ma assolutamente sopportabile per quanto riguarda il quartiere. Ovviamente sono progetti decisamente costosi, per i quali stiamo cercando di addivenire a una soluzione che sia percorribile inizialmente per quanto riguarda il tratto ovviamente tra Molassana e Brignole, includendo in un'epoca successiva il collegamento fino a Prato. Al momento attuale, stante la costosità dell'impianto, si sta cercando di spezzettarlo nella parte forse quella più rilevante da un certo punto di vista.

Ha un altro ulteriore vantaggio questo nuovo sistema che stiamo valutando in questo momento, la valutazione soprattutto dei tempi di realizzazione dello stesso, perché, non dovendo di fatto creare, fare scavi, togliere sottoservizi etc. etc., diventerebbe molto più veloce e, pertanto, daremmo un servizio sicuramente più rilevante alla Valbisagno in termini anche proprio di tempi. La soluzione al momento attuale non l'abbiamo ancora in tasca, perché stiamo vedendo alcuni tipi di progetti con monobinario, due binari etc., ma stiamo analizzando le soluzioni che poi naturalmente verranno condivise con il Consiglio per capire quali siano le soluzioni migliori per dare una mobilità di tipo diverso al quartiere. Nel frattempo ci stiamo muovendo per realizzare quello che sono gli assi di forza che dovrebbero essere finanziati dal Governo, dico dovrebbero perché io ritengo che entro la fine dell'estate, ma entro agosto, dovremmo avere la soluzione per quanto riguarda la linea dei finanziamenti se saranno o meno concessi; nel caso in cui questi finanziamenti saranno concessi, inizieremo comunque a fare tutte le attività per quanto riguarda il trasporto pubblico indipendentemente dalla concessione o meno del finanziamento, che saranno comunque orientate per quanto riguarda il PUNS, il che significa che andremo a creare delle linee di forza al momento attuale con i mezzi che abbiamo, che sono in arrivo, tra l'altro, la settimana scorsa sono stati presentati dieci dei venti mezzi che sono arrivati, che copriranno una parte della città, ed entro il mese di giugno, i primi di luglio, arriveranno 43 mezzi da 18 metri, che andranno ad inserirsi nel tessuto della città e, pertanto, potranno collegare determinate zone della stessa, Valbisagno compresa, in una maniera più veloce. Stiamo lavorando, stiamo parlando anche della linea di assi di forza per quanto riguarda la Bassa Valbisagno, ne abbiamo parlato con il Presidente Ferrante per quanto riguarda, ad esempio, le linee che dovrebbero venire spostate



COMUNE DI GENOVA

per dare un servizio un pochino più efficace ed efficiente per quanto riguarda... Al momento attuale io da dire non ho altro, sto a disposizione per eventuali domande e risposte, e lascerei, se voi lo consentite, la parola al professore Musso, del C.I.E.L.I..

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Pignone.

PIGNONE (LC)

Dato che, appunto, ci sarà l'illustrazione e l'approfondimento, e ricordo qui anche le volte scorse non si è mai riusciti a fare approfondimenti in maniera adeguata e, pertanto, oggi ben venga, giustamente, come richiesto dal nostro Gruppo e dalle intenzioni, diciamo, degli altri Gruppi Consiliari, ma non vedo proiezioni adeguate, perché se in due facciamo un ragionamento, ribadisco la necessità di avere qui il proiettore, ed avere lo schermo, in modo tale che possiamo condividere le parole anche con la parte visiva. Come dichiaro sempre, e come chiedo sempre, io auspicherei, ma questo come prassi, che ci siano sempre delle illustrazioni proiettate per riuscire a comprendere meglio quanto andiamo a discutere, per cui chiedo ufficialmente che intanto, visto che il professore Musso sicuramente avrà qualche slide da proiettare, probabilmente da questo, insomma, possiamo cominciare a ragionare.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, forse deve fare una mozione d'ordine Consigliere Villa?

VILLA (PD)

Sì, grazie. Ma non siamo quattro amici al bar, anch'io sono tra quelli che, chiaramente, come tanti aspetto questa Commissione, ho qui finalmente, se ci viene a vedere insieme a gente che ci capisce di trasporti, ne vedo anche qualcuno tra il pubblico, e finalmente da un video, che non vedo oggi montato, il professore Musso e l'Assessore Balleari ci vengono a dire esattamente di che cosa parliamo? Filovia su piloni, non piloni, ci viene a dire la provincia di Genova, ora Città Metropolitana, che cosa si vuole fare, che cosa si può fare, bla, bla, bla, oppure secondo me perdiamo l'ennesima occasione per potere fare qualcosa, quindi? Perché quando siamo qui abbiamo un tono, l'Assessore Balleari ce l'ha, sempre dimesso, sempre più normale, sui giornali l'enfasi di lui e del Sindaco sono, voglio dire, straordinarie, quindi escono sul giornale che la navetta spaziale viaggerà tra sei mesi in Valbisagno e tutti saremo contenti. Allora, questa era l'ennesima, perché l'abbiamo chiesta, perché tutte le volte che noi abbiamo partecipato a dibattiti di questo tipo non abbiamo ancora compreso bene di che cosa si parla, perché all'inizio dell'intervento ha parlato di filovia l'Assessore Balleari, è filovia lo skyliner? Che cosa è? Ah, ecco, non lo è, ed allora ho capito male io. Allora, se avessimo questo video, e questa schermata, forse il professore Musso ci spiegherebbe in parte quello che ci ha già spiegato in Città Metropolitana, ed alcuni di noi erano presenti, per capire, appunto, e ritornare sugli assi di forza, capire le risorse disponibili, capire con che soldi li volete fare,



COMUNE DI GENOVA

perché sembrano, voglio dire, cose che si tirano da una parte all'altra, ma che, in realtà, poi non ci siamo. Ecco, se c'è tutto questo ragionamento lo facciamo, sennò riaggiorniamoci, perché io credo che se venite a dirci di nuovo quello che sarà, probabilmente io per primo non capirò. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, professore Musso, a lei la parola.

MUSSO (C.I.E.L.I.)

Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti. Io ho solo una slide, quindi penso che possiamo cavarcela anche, diciamo, ascoltando a voce quello che vorrei dire ai signori Consiglieri. Come è noto, perché tutti voi avete sicuramente letto e conoscete sicuramente il quadro strategico del PUNS che abbiamo consegnato a febbraio del 2018, come è noto, il quadro del piano non fa riferimento a una specifica tecnologia per quelli che abbiamo definito gli assi di forza, e a valle della definizione di questo quadro strategico, e dei successivi documenti che sono andati a configurare il piano urbano della mobilità sostenibile vero e proprio, che è in fase di approvazione alla Città Metropolitana, diciamo che la tecnologia, che con il mio personale, il nostro personale, parere favorevole è stata prescelta per gli assi di forza è stata quella del filobus, in quanto la più flessibile, la meno costosa, la più rapida ad installare, la più eventualmente rapida a cambiarsi e ad eliminarsi qualora il futuro anche prossimo ci riservi delle evoluzioni tecnologiche che ad oggi, diciamo, appaiono, ma non sono ancora pienamente applicabili, quindi da questo punto di vista io stesso mi sono, come è noto, l'avete sentito anche in quest'aula, esposto anche all'ira di coloro i quali sono favorevoli, in ogni caso, alle istituzioni tranviarie, proprio perché la maggiore flessibilità, i minori costi, ma soprattutto la maggiore flessibilità rispetto alle probabili profonde innovazioni tecnologiche che interverranno nel trasporto e nella trazione elettrica, in particolare, nel futuro ormai molto prossimo sconsigliano di avviare dei lavori molto pesanti per una infrastruttura abbastanza irreversibile qual è una linea tranviaria, che ha un forte impatto sulla mobilità a terra.

Oltre al sistema dei quattro assi di forza che si aggiungono alla Metropolitana, previsto dal piano del PUNS, più recentemente, quindi posteriormente rispetto alla consegna del quadro strategico, si è valutata una ipotesi, che è quella che attualmente è sul tavolo, cioè l'asse della Valbisagno, che dalle nostre analisi era emerso essere quello maggiormente in sofferenza dal punto di vista della domanda insoddisfatta per i motivi che ben conosciamo, per il fatto che non è servito da un asse su ferro etc., poteva essere altrettanto, e forse più opportunamente servito anche da questo asse, da questa tecnologia, che abbiamo in un certo senso battezzato skytram, ma evidentemente la tecnologia non l'abbiamo inventata noi, che è un sistema di trasporto rapido di massa, che nella nostra ipotesi potrebbe unire la stazione Brignole a Molassana, mentre la sua capacità non ne giustifica l'esistenza oltre quel punto secondo noi. Si tratta di una struttura sopraelevata, come è stato correttamente detto dal Vice Sindaco, che non presenta alcuna interferenza con la viabilità ordinaria, che avrebbe nella nostra ipotesi una lunghezza complessiva di circa 6 chilometri e mezzo, si svilupperebbe



COMUNE DI GENOVA

in sponda destra, queste sono cose che si possono anche modificare, ma l'ipotesi che abbiamo fatto è un'ipotesi in sponda destra, con 6,5 chilometri di sviluppo e 8 o 9 fermate, non ancora pienamente definita l'ipotesi, inclusi i due capilinea, con una distanza media di fermate, per darvi un'idea, di circa 800 metri. Il tempo di percorrenza fra i due capilinea, fermate incluse, dovrebbe essere di circa 15 minuti. La stima che noi possiamo fare su quelli che sono i tempi di progettazione e realizzazione complessivi di quest'opera è di circa 4 anni, 4 anni e mezzo, dico una stima che noi possiamo fare perché, come è noto, prima ancora delle fasi di progettazione, che già prevedono tutta una serie di elementi procedurali amministrativi di durata molto importante, comunque prima vi è una fase di decisione politica e di reperimento dei finanziamenti, che ha durata del tutto variabile, e che prescinde totalmente da quelle che sono le nostre capacità previsionali, quindi diciamo che se si applicano i quattro anni tecnici, diciamo così, o tecnico procedurali, a cui faccio riferimento, si può immaginare che l'apertura stimata possa arrivare al 2023, non prima, evidentemente, perché non ci sono i tempi tecnici per farlo.

Dal punto di vista del costo complessivo la stima con un certo margine, ma l'ordine di grandezza della stima è di 350 milioni, e noi avevamo anche suggerito che il progetto potesse fare oggetto di una richiesta di finanziamento nella prossima COL del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che all'epoca in cui abbiamo formulato questa ipotesi è uscita anche sui giornali, insomma, avete visto anche qualche mese fa, era fissata al 30 settembre di questo anno, ed adesso è rinviata al 31 dicembre sempre del 2019.

Io mi fermerei qui per non farla troppo lunga, naturalmente a disposizione di tutti i Consiglieri per le risposte.

Debbo scusarmi in anticipo, ma alle 11:15 – 11:20 tassativamente dovrò andare all'università, perché ho degli impegni didattici che non ho potuto rinviare.

BRUSONI (PRESIDENTE)

La ringrazio. Chiedo agli auditi presenti chi vuole intervenire per primo? Prego, Consigliere Crivello.

CRIVELLO (LC)

Come ricordava poc'anzi il collega Pignone, quando noi, forse anche con altri, non ricordo, ma poco importa chi ha il copyright, abbiamo chiesto un incontro specifico, e vorrei ricordare ai presenti che abbiamo chiesto anche poi in una successiva Commissione sulla Valpolcevera, era proprio legata al fatto che le caratteristiche di questa città, la specificità, la soggettività della Valbisagno, in particolare, richiedevano un approfondimento ulteriore. È questo lo spirito. Peraltro, questa Commissione, se non ricordo male, è stata anche rinviata, non ricordo quando fu convocata, alcune settimane fa, quindi forse la possibilità di organizzarla al meglio anche con la documentazione, lo dico anche, come dire, facendo un appello rispetto alla prossima, che sarà convocata vedremo quando, non so se avete già programmato la data sulla Valpolcevera, però non funziona così, c'erano tutte le condizioni per poterla organizzare al meglio questa Commissione, in particolare, per le caratteristiche della Valbisagno, sennò non



COMUNE DI GENOVA

avremmo richiesto naturalmente una Commissione specifica sulla Valbisagno.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, do la parola al Presidente Ferrante.

FERRANTE (PRESIDENTE MUNICIPIO III)

Buongiorno a tutti, buongiorno Presidente, grazie per averci invitato. Io non ho seguito nulla nella Città Metropolitana, ex provincia, quindi diciamo che sono a digiuno, non mi ricordo di essere stato invitato, ma poco conta, ci sono stato tanti anni lì, quindi non ne sentivo, diciamo, particolare nostalgia.

Io vorrei fare due precisazioni, quello che ho letto obiettivamente ho letto sui giornali, ringrazio il Vice Sindaco per una cosa obiettiva che ha detto, effettivamente la Valbisagno, intesa come Media e Bassa Valbisagno, è sicuramente la zona più trascurata dal punto di vista trasportistico della città da tempo memore. Ricordo a tutti, perché a volte si fa confusione, si pensa che siamo un unico Municipio, insieme siamo 140 mila abitanti, quindi, quando si vuole paragonare, per esempio, la Valbisagno alla Valpolcevera, e lungi da me fare paragoni con la vallata, che ha assolutamente altre grandissime sfortune, noi abbiamo la bellezza di 80 mila abitanti in più rispetto alla Valpolcevera, un quarto dei cittadini genovesi abitano tra Brignole e Prato. Verifica i dati Paolo. Chiedo di verificare i dati che dico, assolutamente devono essere verificati. Ci abita da poco, poi lui sta ai margini. Vi posso assicurare che i dati che sto dicendo sono veri, e chi si occupa di trasporto pubblico lo sa, sono 137 mila abitanti in Valbisagno e poco più di 60 mila in Valpolcevera, assolutamente vi posso assicurare che questa è la realtà, ma lungi da me fare competizioni.

Io ringrazio, l'obiettività del Vice Sindaco, devo dire che la vallata è trascurata, è sempre stata trascurata, ed obiettivamente non vedo un cambio di passo con la nuova Amministrazione. Noi parliamo di tranvia, parliamo di filobus, parliamo di alternative, io vi chiedo una cosa, una premessa: ringraziando il professore Musso per i suoi studi, lui non se lo ricorda, ma io sono stata anche un suo studente di architettura, non può ricordarselo perché ne ha avuto migliaia, la verità è che io dal 1997 sento parlare di studi e progetti in Valbisagno, abbiamo iniziato con Merella, abbiamo iniziato con le progettazioni con la MT, insomma, è da più di 20 anni che si parla di studi e di ricerca di finanziamenti per la vallata. Io chiedo una cosa, siccome i tempi per realizzare tutto questo, e poi dirò cosa ne pensiamo in tutto questo perché io vengo parlando non solo per conto mio, ma per conto del Municipio, che ha 25 Consiglieri che rappresentano a loro volta quasi 80 mila abitanti, io ritengo che, però, non si possono aspettare tempi così lunghi per dare risposte a una situazione veramente drammatica, ed allora mi chiedo i corridoi di qualità in questa città che fine hanno fatto? Se noi vogliamo che la gente usi il mezzo pubblico, oltre a comprarli i mezzi pubblici, bisogna fare in modo che i mezzi pubblici viaggino in maniera competitiva, quindi mi chiedo c'è una politica sui corridoi di qualità? Dopodiché vogliamo riaprire un po' il discorso del famoso imbuto, che non è solo un imbuto idraulico, ma un imbuto anche di diario, quello che sta dopo Corso Montegrappa, cioè a Monte di Brignole, in via Canevari? Perché continuiamo ad avere sovrapposizioni tra corsie gialle ed isole azzurre? A



COMUNE DI GENOVA

me dispiace se a qualcuno va a mancare un posto auto, bisogna cercare di procurarglielo in qualche altra maniera, abbiamo un sacco di luoghi dismessi, ma è possibile che una corsia gialla smetta alle sette e mezza del mattino, dopodiché ho auto di 18 metri che devono invadere corsie normali, creando un imbuto naturale alla fine della Valbisagno prima di Brignole? E così in tante altre situazioni.

Io mi chiedo: oltre al piano del futuro, dell'avvenire, siccome i cittadini che partono da Molassana, da Prato o da Marassi, che vanno nel resto della città, ci saranno da qui ai prossimi tre anni e mezzo, quattro o cinque, riusciamo a migliorare l'ordinario? Sono stati fatti controlli di qualità, la Polizia Municipale sta, come dire, attuando una applicazione e delle regole abbastanza ferree, tutti sappiamo che le sanzioni sono aumentate, le proteste sono vive dei cittadini, e che nei municipi sa che mediazione fare con il responsabile del distretto, ma sui corridoi di qualità io non ho più sentito dire nulla da questa Amministrazione, ci sono delle situazioni che fanno gridare vendetta, io lo dico perché ci sono anche i rappresentanti commercianti, in via Canevari comprendo che quelli senz'azzurro è importante per i commercianti, però cerchiamo di dargli un'altra soluzione, piuttosto gli diamo il parcheggio dove non c'erano i benzinai, esattamente dall'altra parte, gli diamo dove c'è l'isola azzurra o dove c'è la blu, ed aumentiamo l'isola azzurra sull'altro lato, ma non è possibile avere alla fine della Valbisagno situazioni di sovrapposizione tra corsie gialle ed isole azzurre. Intanto miglioriamo l'esistente, perché mi sembra che la politica del corridoio di qualità, che dovrebbero aumentare la capacità del trasporto su gomma sia completamente dimenticata, siccome la Valbisagno non ha alternative al trasporto su gomma, nel frattempo a 140 mila abitanti c'è un quarto della città che abita lì, bisogna comunque fare in modo che almeno la gomma possa funzionare in maniera più efficiente. Dopodiché, io ve lo dico francamente, per quanto riguarda le ipotesi progettuali, io per anni ho ragionato sulla tranvia, nel nostro programma in basso Valbisagno abbiamo ribadito che l'asse migliore è la tranvia, io mi rendo conto che può essere costoso e può essere complicato, ma chiunque gira in Europa sa che le città hanno una tranvia, e nelle zone dove passa tranvia in sede fissa, non isolata, aumenta anche il commercio, sono zone dove comunque aumenta anche l'indotto prodotto sul territorio. Quindi, per quanto riguarda il nostro Municipio, io ve lo dico francamente, noi non ci siamo mai spostati dalla tranvia, e quello che chiediamo è che venga realizzata la tranvia su asse attrezzato, perché riteniamo un pochino grottesco, anche se il colmatore risolverà il problema, di utilizzare per l'ennesima volta un torrente come Bisagno, che negli ultimi cento anni già è stato abbondantemente sacrificato, ridotto a un terzo della sua capacità in alveo di sezione, e per l'ennesima volta ci rivolgiamo al poco spazio che Bisagno ha per poter creare della logistica. Io mi rendo conto che la tranvia può essere un costo, però sicuramente un asse di trasporto pubblico non deve essere solamente calcolato e ragionato su quanto riesce a migliorarmi il trasporto pubblico o sul costo, ma su quello che è l'indotto sul territorio, ed invito chiunque di voi ad andare in posti come Siviglia, dove la tranvia passa davanti alla cattedrale, o a Lione, e nelle zone dove la tranvia passa vi posso assicurare che alcuni quartieri si sono anche rigenerati dal punto di vista urbanistico, commerciale. Quindi, quello



COMUNE DI GENOVA

che io vi porto a dire è che va bene tutto, portiamo avanti gli studi, però intanto miglioriamo l'esistente, perché non è possibile avere un trasporto su gomma in Valbisagno al terzo mondo, e cerchiamo di avere un pochino più coraggio, nel senso che se le sezioni stradali sono strette non possiamo pensare di sovrapporre corsie gialle con altre situazioni. E per quanto riguarda il mio Municipio, vi dico che noi non ci siamo mai discostati dalla tranvia, riteniamo un atteggiamento più coraggioso investire sulla tranvia a maggiori costi, ma i finanziamenti europei ci sono, e costringerci tutti quanti come città a fare un dibattito che non sia solamente sul trasporto, ma anche sulla riconversione e la rigenerazione urbanistica dei quartieri legati al trasporto pubblico. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Grazie a lei. Do la parola al professore Musso.

MUSSO (C.I.E.L.I.)

Vi chiedo scusa di avere chiesto di nuovo la parola, ma era solo per precisare che di fatto l'unica slide, salvo un rendering nella slide successiva che vedete nella foto in alto di queste due, ma attesta lo stesso che quell'unica slide di cui io avevo parlato prima è quella della quale ho già sostanzialmente riferito tutti i contenuti, ma, in realtà, volevo anche fare un'annotazione rispetto a cose che ho sentito in questi primi interventi, ossia che io ho dato per letto, anche perché ne abbiamo parlato molte volte in quest'aula il contenuto del PUNS, ma credo che tutti dovrebbero dare atto che forse il principale contenuto del PUNS è il sistema degli assi di forza, che prevede esattamente la creazione di corridoi di qualità in sede propria a prescindere dalla tecnologia che si applica. Questo è quello che fa aumentare la velocità del trasporto pubblico, e vorrei anche ricordare che quando si parla di rigenerazione urbana creata dal tram bisognerebbe più correttamente dire che la rigenerazione urbana è creata dai soldi, e che i soldi sono quelli che normalmente si investono di solito intorno a un progetto di tram, perché siccome è quello che comporta lo sventramento di interi quartieri e di intere città nel momento in cui si ricostruiscono, sulla base di un investimento molto maggiore, si può fare anche un arredo urbano più moderno, ma nulla vieta di realizzare questi stessi investimenti intorno a un asse di forza e a un corridoio di qualità che, come ripeto, è previsto dal PUNS per quattro assi, il più importante dei quali è la Valbisagno, quindi dovrebbe esplicitare tutti i suoi effetti come giustamente auspicato dal Presidente. Il sistema, l'unico del quale ho accennato oggi nel mio intervento precedente, è un'altra cosa rispetto agli assi di forza di cui abbiamo parlato, quindi semmai è una cosa in più. E volevo anche ricordare che la Valbisagno intesa nella sua totalità gli assi di forza ne avrà, in realtà, ben due, perché quelli che chiamiamo centro partono da piazza Galileo Ferraris, e di fatto serve tutta la parte bassa della sponda a sinistra della Valbisagno.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliera Lodi.



COMUNE DI GENOVA

LODI (PD)

Sì, poi rimane il mio intervento sotto Pandolfo. Però non facciamo un dibattito, finiamo gli auditi e poi il professore Musso risponderà, perché sennò è un dibattito. Io sono interessata a che tutti parlino, noi interverremo e poi ci verranno date le risposte. Come dire, non è un dibattito tra il professore Musso e gli auditi, dato che ci siamo anche noi, si fa finire gli auditi, il professore Musso prende la nota, poi noi parleremo, e poi verranno date le risposte, sennò così non riusciamo ad avere un filo. Vorrei sentire l'altro Presidente, e poi tutti gli auditi che sono qui.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Vi ricordo che poi il professore Musso, come ha detto prima, alle 11:15 si assenterà. Comunque continuiamo i nostri lavori, chiedo tra gli auditi chi desidera intervenire ora? Prego, il Presidente di Municipio D'Avolio, a lei la parola.

D'AVOLIO (PRESIDENTE MUNICIPIO IV)

Buongiorno a tutti, buongiorno Presidente, buongiorno Assessore. Molto è stato detto dal mia collega Ferrante, io vorrei aggiungere questo, ribadire il fatto che la Valbisagno è in sofferenza, è in sofferenza da tanti anni dal punto di vista trasportistico, dal punto di vista della viabilità per tanti anni, come dire, si sono fatti i proclami e comunque si è sempre detto che qualcosa si sarebbe fatto, ad oggi noi non abbiamo risultati, e sono tantissimi anni che la Valbisagno aspetta con ansia un trasporto pubblico, efficiente ed adeguato. Una delle motivazioni sicuramente è anche il fatto che noi abbiamo un trasporto su gomma, è figlio di scelte fatte negli anni '60 - '70, scelte sbagliate, dettate da un tipo di politica, da un tipo di industrializzazione, siamo l'unico Municipio, quindi, e questo mi scoccia ripeterlo sempre, ma è evidente che occorre farlo, che non ha alternative se non quello del trasporto su gomma. Anch'io mi soffermerei su due punti, ossia gli interventi nel breve periodo, e gli interventi sul lungo periodo, nel senso che è evidente che noi non possiamo non parlare in questa sede di quello che dovrà essere fatto in Valbisagno nel breve periodo, perché adesso la situazione veramente è drammatica su tutti i punti di vista. Devo dire che una cosa è stata fatta, ed ha portato sicuramente dei vantaggi, che è quella del prolungamento del 14 fino a Prato, però è evidente che questo non può bastare, perché noi soprattutto negli orari di punta subiamo veramente delle situazioni di estrema difficoltà, legate anche al fatto che abbiamo una infrastruttura che in questo momento, più di altri momenti, non è assolutamente adeguata, perché stiamo soffrendo la presenza di numerosi quartieri su tutto il territorio, e in contemporanea si sono aperti, perché magari molti non lo sanno, ma in contemporanea noi abbiamo un cantiere importante sul Rio Torre, che sta facendo da imbuto praticamente in via lungo Bisagno Dalmazia, abbiamo la chiusura del ponte feritore, abbiamo degli interventi di spostamento di tubi dei cavi dell'alta tensione, quindi siamo veramente in una situazione di passione. Quindi, la cantierizzazione programmata in questo modo qua sicuramente non aiuta, questo è un altro aspetto da considerare sicuramente nel breve periodo. Poi mi viene da dire una cosa importante, che ci tengo a sottolineare, che a noi non risulta che parte dei nuovi



COMUNE DI GENOVA

bus, dei nuovi autobus, vengano destinati in Valbisagno, quindi sapere che Genova si doterà di circa 40 mezzi da 18 metri, e sapere che questi non verranno collocati in Valbisagno, considerando la situazione critica che abbiamo, mi sembra assolutamente una notizia negativa. Va anche detto che, sempre per sottolineare i problemi che abbiamo nel breve periodo, poi vorrei parlare anche di quello che sarà sicuramente il futuro, e che gli interventi che ci auguriamo vengano presi in futuro, va anche detto che molti di questi mezzi avranno sicuramente nell'estate dei problemi di area condizionata, quindi io ho messo insieme un po' di criticità, che spero vengano prese in considerazione nel breve periodo, perché noi abbiamo l'esigenza di far funzionare il più possibile il trasporto pubblico locale in una condizione, come dire, di efficienza quantomeno, che almeno dal punto di vista del comfort ci siano le condizioni base per poter far viaggiare sia gli autisti, che i passeggeri, nella maniera adeguata. È evidente che un trasporto pubblico efficiente si ripercuote in positivo su tutta l'economia abbattendo non solo i costi sociali, ma migliorando proprio la qualità della vita delle persone, quindi è fondamentale avere un accesso al trasporto pubblico locale sicuro, che i mezzi attuali e le infrastrutture attuali che ci sono in commercio potrebbero, come dire, consentire un approccio completamente differente rispetto a questi anni.

Ora, su quello che potrà avvenire sicuramente un'altra domanda che vorrei fare anche all'Assessore, oltre a quella relativa agli autobus, è legata al fatto che se si voleva investire con forza sulla Valbisagno, quindi metterla come priorità dal punto di vista trasportistico, forse si poteva pensare di utilizzare proprio la COL che ha permesso l'acquisizione dei filobus per poter già cominciare a ragionare su una struttura come quella che abbiamo visto prima, comunque con un trasporto pubblico su sede propria e una tecnologia diversa, questo lo dico perché il filobus può avere un vantaggio sicuramente da un punto di vista dell'abbattimento dei costi sociali derivanti dal fatto che sono mezzi elettrici, a batteria, e tramite struttura filoviaria, però alla fine non consentono un netto miglioramento ed efficientamento del trasporto, perché il nodo principale è costituito dal fatto di avere un'asse dedicata, quindi un corridoio di qualità.

Questo forse va anche un po' in contrasto con i tempi che sono indicati in quella slide, perché in quella slide io noto che l'apertura stimata nel 2023 per quanto riguarda il progetto chiamiamolo dello skytram, poi entro magari nel merito di quelle che sono le mie opinioni su quel tipo di progetto, però io credo che forse non si ha ancora un quadro complessivo di quello che sarà effettivamente il piano di bacino, di quello che è il piano di bacino attuale e quello che sarà il piano di bacino dopo i lavori dello scolmatore, che a me risulta finiscano nel 2024. Quindi vorrei capire anche questa incongruenza con la data proposta, anche perché questo si tratta di un intervento che andrà poi ad incidere e ad impattare tutto l'argine e parte dell'alveo del torrente, quindi oltre al fatto che è sollevato c'è anche un problema legato alle abitazioni, che, insomma, si vedrebbe passare questo mezzo qua, e tutti i problemi legati alla accessibilità che può dare un sistema di questo tipo, che, chiaramente, essendo in quota, determina anche una previsione di costi di manutenzione, che non sono quelli, ma di altri sistemi di trasporto. L'altra cosa che si parlava è che già nel PUNS sono definiti questi



COMUNE DI GENOVA

famosi corridoi di qualità, però per creare corridoi di qualità bisogna fare scelte politiche, che prevedano sicuramente un confronto con le stakeholder, con i portatori di interesse, ma che poi arrivino a una conclusione concreta. E stabilire che anche il trasporto su gomma, che filobus, autobus elettrici, quello che si può ipotizzare per il futuro, passi su un asse protetto significa comunque discutere sulla eliminazione o la redistribuzione dei posti auto indipendentemente da questo lavoro, quindi questo qua è sicuramente un argomento che va affrontato, sulla quale io penso che un trasporto pubblico di qualità, per incentivare il trasporto pubblico, e disincentivare il trasporto privato, questo tipo di considerazione è obbligatoria, nel senso che noi non possiamo pensare di avere la botte piena e la moglie ubriaca, nel senso che bisogna fare delle scelte politiche forti, ovviamente compatibili con quelli che sono anche gli interessi di chi lavora e ha un presidio commerciale sul quartiere. Quindi, voglio dire, indipendentemente dalla scelta dello skytram, delle scelte dal punto di vista proprio della distribuzione dei parcheggi andranno fatte.

Per quanto riguarda il sistema di trasporto, io non sono convinto che questa sia la scelta ottimale per tante ragioni, penso, invece, che si possa ragionare, una delle tante ipotesi possa essere anche quella di realizzare un tram veloce o un tram treno, come ci sono in altre situazioni, in altre città europee, che possa prevedere anche un collegamento con la metropolitana, questa potrebbe essere una soluzione interessante, perché utilizzando sempre, chiaramente, la sponda destra, che è quella dal punto di vista proprio di un'analisi trasportistica, che si presta chiaramente per ospitare, parlo della Media Valbisagno in questo momento, che si presta ad ospitare un tipo di infrastruttura, potrebbe esserci diciamo un'asse che non necessariamente per i problemi sottolineati prima, come dire, di sottoutilizzazioni debba per forza passare all'interno di San Gottardo o di altri punti interessati da tante criticità, però potrebbe, una volta che abbiamo i lavori dello scolmatore conclusi, sfruttare completamente l'argine di sponda destra e, perché no, magari prevedere una intermodalità con il sistema di trasporto metropolitano.

Poi vorrei dire un'altra cosa, io credo che non esista ancora un'analisi approfondita dei flussi di traffico in vallata, noi non sappiamo quanti mezzi, anche perché la Valbisagno ultimamente è stata, soprattutto su sponda sinistra, urbanizzata da tantissime attività commerciali di vario tipo, dal bricomano all'implemento di alcune attività come i concessionari, che hanno a loro volta la necessità di scaricare mezzi, quindi di utilizzare bisarche, che spesso e volentieri occupano la carreggiata, quindi a noi servirebbe, secondo me, e credo che questo non esista, un'analisi complessiva di quelli che sono i flussi di traffico, approfondita, che preveda anche di un'analisi puntuale su matrici di origine di destinazione per quanto riguarda le tipologie di mezzi che abbiamo in vallata, perché da questo poi si può partire anche, secondo noi, per una sperimentazione nel breve periodo, questa è una proposta che facciamo all'Assessore, su cui il Municipio sta lavorando, comunque cercheremo di lavorarci nei prossimi mesi, per riuscire a creare anche una linea veloce che da Prato, perché secondo noi è importante partire da Prato, perché il trasporto pubblico in Valbisagno deve considerare anche quell'unità, quella parte di territorio, credo che sia importante riuscire a capire come sia possibile creare una linea dedicata, una linea veloce, che



COMUNE DI GENOVA

collegli Prato a Brignole anche su gomma, quindi magari dando la possibilità a chi si reca al lavoro in centro di poter effettuare la stessa tratta da Prato a Brignole invece che in cinquanta minuti in trenta minuti, diminuendo le fermate, questa è una soluzione sul breve periodo che, secondo me, va valutata.

Dopodiché vorrei capire un attimo, come dicevo prima, come si può legare la data del 2023 con la ridefinizione del piano di bacino, che potrà avvenire alla chiusura dei lavori dello scolmatore. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Mi chiede la parola Paolo Barbieri, Confesercenti – Ancestor.

BARBIERI (CONFESERCENTI - ANCESTOR)

Buongiorno a tutti. Grazie della convocazione, io sono qua oggi in rappresentanza dei CIV della Valbisagno, che per ragioni di tempo e di lavoro non hanno potuto essere presenti, quindi, in maniera particolare delle delegazioni di San Gottardo e Molassana, e per quanto riguarda la Bassa Valbisagno dell'area di via Canevari.

Cercherò di essere sintetico, punto primo: sicuramente la Valbisagno se è stata trascurata da un punto di vista trasportistico, non lo è stata da un punto di vista commerciale come è stato già indicato in precedenza, abbiamo avuto negli ultimi anni diverse aperture di grande distribuzione, che hanno avuto sicuramente il loro impatto viabilistico, che sicuramente hanno messo in crisi un tessuto commerciale che già avviene da una crisi molto lunga, una crisi che è anche una crisi di consumo, e che rischia di essere anche una crisi sociale, perché all'interno delle delegazioni abbiamo visto che, comunque, il fatto che il tessuto commerciale inizia a sfilacciarsi, sta creando anche problemi dal punto di vista di quello che è la socialità, perché comunque problemi ne abbiamo. Questo sicuramente è un punto da sottolineare, perché poi nulla di più interconnesso vi è commercio e trasporto, il punto si vede chiaramente quando ad ogni apertura viene richiesto l'inserimento di parcheggi o piuttosto che grandi superfici o disposizioni. Questo è il punto da cui partire.

Per quanto riguarda le delegazioni di Molassana e San Gottardo hanno sicuramente una priorità, non hanno la forza per sostenere alcuna interferenza con la viabilità ordinaria, lo dico e tendo a precisarlo perché l'eventualità che vi siano inserite all'interno di quelle delegazioni, sia di protetto e quant'altro, come alcuni suggeriscono, vuol dire sicuramente il completo tracollo del tessuto commerciale, perché è già in seria difficoltà. Quindi non può reggere nemmeno una cantieristica, perché vediamo che sempre più le attività commerciali tendono a non poter resistere a cantieri di lunghezza superiore al mese, perché, ovviamente, già in situazioni compromesse qualsiasi riduzione dell'incasso fa sì che l'attività commerciale non possa sostenere ulteriori aggravii e costi.

Purtroppo questa fragilità è un tema, un tema che deve essere ripreso a livello cittadino non solo a questo tavolo, ogni qualvolta che vi sia un cantiere in essere, quindi è una tematica in cui sicuramente che prima poteva essere trascurata, forse, vista la solidità della rete commerciale diffusa, ora questa fragilità va messa in conto perché si rischia di fare cantieri per (inc.) e poi trovare un deserto, questo lo



COMUNE DI GENOVA

dico perché è un tema che riproporremo anche in altre Commissioni se verremo chiamati.

Quindi, sicuramente limitare al massimo l'interferenza con la viabilità ordinaria, e questo è, diciamo così, il cardine delle scelte, poi, per carità di Dio, ognuno ha le proprie scelte tecniche anche all'interno dei singoli CIV a dibattito aperto, non tutti hanno la stessa indicazione, quindi non mi vado ad addentrare in soluzioni tecniche qual è la migliore, mettiamo il punto che è quello sicuramente dell'interferenza.

Per quanto riguarda quella che è invece l'area di via Canevari, di imbuti e quant'altro, ho sentito dire che abbiamo l'area isole azzurre all'interno di un asse protetto. Bene, è chiaro che non è una soluzione ottimale, ma è chiaro che se si è arrivati a quel compromesso è perché le istanze del territorio sono così importanti per quanto riguarda l'area commerciale, che poter trovare una soluzione può essere solo indicata una soluzione di fattibilità bene se si ricavano altri spazi, ma pensare di cancellare tout court mi mette un brivido nella schiena, questo lo dice in maniera molto chiara. Quindi, abbiamo alcune altre criticità, sicuramente quella che fermandosi a Molassana vengono penalizzate alcune aree, che sono le aree che si trovano a monte, ma di questo parleranno i rappresentanti del CIV, che sono qui presenti, sicuramente in maniera migliore di me, e direi che per quanto mi riguarda potrei anche chiudere il mio intervento. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Grazie a lei. Do ora la parola al signor Malatesta, del CIV Girasole.

MALATESTA (CIV IL GIRASOLE)

Grazie Presidente. Rispetto al tema della mobilità, come consorzio degli operatori di Struppa, a noi interessa riuscire ad avere un sistema di trasporto che ci colleghi rapidamente con il centro, e tutto quello che è il sistema di trasporto, come attualmente il prolungamento del 14, che dà dei benefici, da Molassana è stato portato a Struppa, quindi ci dà dei benefici rispetto all'interscambio anche con le vallate, sono segnali per noi, per il tessuto commerciale, importanti. Noi abbiamo bisogno come Struppa di non essere periferizzati, ossia il fatto che il sistema rapido finisca a Molassana, per il nostro tessuto commerciale è un problema, perché l'interscambio lo si sposta più giù, sia l'interscambio delle colline, che della vallata, quindi si incrementa quel fenomeno che negli scorsi anni, e speriamo che con il 14, quindi con il sistema di trasporto completo ed unitario fino a Prato si limiti questo fenomeno, l'interscambio avviene nella fase più verso il centro, quindi gli operatori che si affacciano sulla strada di Struppa ne hanno meno beneficio, cioè l'importante per il tessuto commerciale di Struppa, se vogliamo tenerlo vivo, è che la gente scenda dalle colline, parcheggia, se deve andare in centro usufruisce del servizio commerciale e poi prende il sistema di trasporto; se arriva dalle vallate è uguale, arriva nel primo punto commerciale, dove c'è la possibilità di lasciare il mezzo privato, usufruisce del servizio commerciale, poi si collega con il centro, con il sistema di trasporto. Questo è, diciamo, la base come richiesta per Struppa, come sistema di trasporto pubblico. L'interferenza tra trasporto pubblico e trasporto privato tra noi operatori non è un



COMUNE DI GENOVA

problema, nel senso che capiamo benissimo che se viene fatto il tram non viene fatta la nuova strada, quindi ci sarà una promiscuità, ma non c'è un traffico così caotico come da Molassana in giù, quindi non abbiamo gli incolonnamenti o cose di questo tipo.

I parcheggi, invece, sono un tema per noi importante, quindi l'abbiamo già affrontato con il Vice Sindaco da un anno a questa parte, il nodo che riguarda l'incrocio con via (inc.), su cui abbiamo avuto problematiche di molte fatte, diciamo così, a nostro giudizio a volte un po' improprie, nel senso che non ostacolavano il flusso veicolare, ma erano positive rispetto a quello che era l'impatto sull'attività commerciale, perché dove c'è sicuramente attività del commercio a volte ci sono soste mordi e fuggi, che se ostacolano il passaggio veicolare e sappiamo che devono essere sanzionate, se, invece, ci sono gli spazi per recuperare degli stalli di sosta, questo deve essere analizzato anche all'interno della pianificazione.

I parcheggi di interscambio noi aspettiamo, come Struppa, oltre quello che è stato in parte realizzato al capolinea dell'autobus del 13, ed ora anche del 14, che, quindi, ci sono 36 posti macchina realizzati alcuni anni fa, con un po' di diatribe tra il nostro sito commerciale e la vallata, quindi levando un po' di spazio alle corriere, capolinea delle corriere, si è riusciti a fare un po' di interscambio, aspettiamo ormai dal 2014 la realizzazione di un parcheggio nell'ex distributore dell'Agip Eni a Prato, è già proprietà del Comune, una bonifica che mai più lunga di quella non è mai esistita, penso che abbiamo il record di bonifica di un ex distributore, lì era un altro parcheggio, che ci dava la possibilità di liberare gli stalli delle macchine lungo via Struppa e dare una risposta di sosta a quelli che arrivavano dalle vallate, perché è una cosa che dà vitalità al commercio, lasci la macchina a Prato, usufruisci dei servizi e poi prendi il mezzo pubblico.

Da noi con il 14 che arriva a Prato abbiamo visto, però, un altro aspetto che speriamo che con i nuovi 40 – 43 che diceva poc'anzi in Vice Sindaco, 18 metri nuovi ne benefici anche la Valbisagno, perché abbiamo di nuovo visto l'immissione in esercizio dei bredoni sulla Valbisagno, che sono i 18 metri quelli del '99, non è che voglio demoralizzarli, però specie in estate i cittadini ci dicono che fanno un sacco di rumore negli assi dove ci sono le case sia sul Bisagno, sia sul lato monte, quindi fanno questo rumore che sembra che atterri un aereo ogni volta che passano, perché effettivamente da noi passano rapidamente, perché non c'è tanto traffico, però quando passano sembra un delirio, quindi se ci sono autobus nuovi, qualità del sistema di trasporto ed altre attività ne beneficia il nostro tessuto commerciale, perché li prendono a Prato, che invece prenderli più giù.

Postazioni: sempre come piano urbano della mobilità sostenibile, noi non abbiamo come CIV nessuna postazione né di car sharing, né di by sharing, quindi anche per la modalità, specie quella delle biciclette dentro la zona di Struppa, sperimentale anche nell'estrema periferia come Struppa qualche postazione di questo tipo anche a pedata assistita, ma non necessariamente, perché abbiamo tutte pianure rispetto alla gestibilità dei negozi, potrebbe essere una soluzione, quindi vediamo con positività il fatto che venga introdotta una pianificazione anche di questi sistemi nella nostra periferia di Struppa. Grazie.



COMUNE DI GENOVA

BRUSONI (PRESIDENTE)

Grazie a lei. Do ora la parola al signor Miraglia, della C.G.I.L..

MIRAGLIA (C.G.I.L.)

Buongiorno a tutti. Sì, sono della FILT C.G.I.L., di categoria di trasporto. Oggi assolutamente lungi da me l'intenzione di distogliere la discussione dalle tematiche della Valbisagno, anche perché sono un fruitore, essendo che abito a Bargagli, quindi la faccio tutta, in tutta la sua lunghezza, un giorno da una sponda e un giorno dall'altra, provando sempre strade alternative che poi non trovo. Io vorrei semplicemente oggi tornare a riaccendere un po' di attenzione su quella che è poi la linea trasversale infrastrutturale, che poi recepisce tutti i corridoi dei quali stiamo discutendo, e in merito a questo, visto che si è in una fase assolutamente di progettazione, forse ancora di idealizzazione, più che di progettazione direi, sarebbe molto opportuno che, appunto, questa fase che verrà di progettazione prevedesse tutte quelle che sono le infrastrutture oggi presenti che insistono sul territorio, e mi riferisco alla parte ferroviaria in tutta la sua interezza, arrivando fino a Piazza Giusti, dove c'è il deposito della manutenzione ferroviaria, quello che è e sarà la progettazione della nuova tappa metropolitana in piazza Martinez, assolutamente fondamentale per tutto quello che si è detto finora, e l'eventuale poi stazione, punto di partenza o capolinea della nuova linea che sarà tranviaria, che sarà monorotaia, una linea filobus, e questo mi sembra di capire che è ancora in aperta fase decisionale, ecco tutto questo per dire che ci sono dei motivi ben precisi per i quali noi come categoria trasporto C.G.I.L. continuiamo a dire con forza che una progettazione non deve assolutamente tagliare o escludere le attività importanti che ci sono oggi, perché il deposito ferroviario, come si è già detto, rende il trasporto su ferro di un livello accettabile come oggi, non dico perfetto, come tutti sapete per vari problemi che ora non è questa la sede per il quale discuterne, ma rende il trasporto su ferro ad oggi accettabile e sicuramente migliorabile, ma se questa officina chiudesse saremmo di fronte a un deterioramento del servizio, che solo gli addetti ai lavori riescono ad immaginare, quindi questo è da tenere molto in considerazione. Vi porto solo un esempio di questo che dico, che è stato vissuto qualche giorno fa, il 5 giugno c'è stata una fuga di gas grossa a Pegli, si è bloccata la circolazione ferroviaria su tutto il Ponente, i mezzi da Genova verso la Toscana con criticità comunque hanno continuato a collegare via Ferro la Toscana, le città del Levante, le località del Levante, ed anche della nostra provincia. Diversamente, se non ci fosse stato il deposito ferroviario, quello con i motori, che non potevano venire, dare cambi dalla linea che era interrotta, molti di questi hanno anticipato le scadenze, sono andati in deroga senza le scadenze, ma sono usciti dal deposito ferroviario, ed hanno fatto servizio, se quel deposito non ci fosse stato, senza evocare frane o cose assurde, un piccolo incidente di una manutenzione ordinaria in una galleria avrebbe tagliato la Liguria anche verso Levante, oltre che verso Ponente, perché non sarebbero usciti locomotori o materiale rotabile per poter andare in servizio. Quindi, questo è il grosso tema che l'Amministrazione locale e tutti devono tenere conto, perché poi quando c'è questo tipo di infrastruttura ferma, quella che è



COMUNE DI GENOVA

l'arteria che deve recepire la Valbisagno e quant'altro, la linea orizzontale si paralizza in automatico perché ci sono le navette sostitutive del trasporto di Trenitalia, ci sono i cittadini che prendono la macchina, perché ci sono tutti i treni cancellati, quindi il tessuto urbano non recepisce e di conseguenza vanno a peggiorare quelli che sono anche per la Valbisagno, come il resto.

E il secondo grosso motivo, per il quale non ha senso prevedere un taglio di questo impianto, è la situazione lavorativa, i 100 posti di lavoro che ci sono oggi, che uscirebbero completamente dal tessuto urbano, quindi l'Amministrazione non può non tenerne conto.

Quindi quello che noi diciamo come categoria è una cosa molto banale, purtroppo, nel senso che è una cosa di facile visione industriale per tutti rendere compatibili i progetti, visto che siamo in una fase di progettazione, rendere compatibili i progetti, in modo che tutte le infrastrutture e le opere che riteniamo noi per primi indispensabili ed utili possono convivere in un'idea di trasporto del futuro, che sia funzionale per i cittadini e per gli utilizzatori. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Grillo, prego.

GRILLO (FI)

Sarò molto sintetico. Volevo comunicarle Presidente, Assessori, che sto preparando un dossier relativo a tutte le delibere approvate dal Consiglio Comunale, ordini del giorno e mozioni a partire dalla Giunta Pericu, Vincenzi e Doria sulle problematiche della Valbisagno, compreso i documenti approvati da parte dei due Municipi competenti.

Ritengo che questo sia un atto che storicamente debba essere elaborato, perché, ovviamente, quando un Consiglio Comunale approva dei programmi e dei progetti che nei cicli amministrativi governati non vengono attuati, credo sia giusto fare anche chiarezza.

Ho parlato del passato, adesso parliamo del presente, questa Giunta si è insediata da oltre due anni, abbiamo ancora in due anni di Amministrazione attiva, non tre, perché l'ultimo anno poi concretamente non si possono vedere i risultati, e trattiamo di problema di una valle esasperata per quanto riguarda il pubblico trasporto. Ho detto di essere sintetico, e dato che a me non piace inventarmi problemi, vorrei richiamare alcuni documenti in questo ciclo amministrativo, che sono stati approvati. Iniziamo dall'ordine del giorno approvato contestualmente all'approvazione delle linee programmatiche di questo Sindaco, di questa Giunta, dove fra gli altri obiettivi era previsto linea Brignole – Prato in superficie, con eventuale monorotaia sospesa e parcheggio di interscambio a Prato. L'ordine del giorno poi ancora evidenziava le priorità ovviamente della Valbisagno, ed impegnava la Giunta ad attivare i confronti con la Città Metropolitana, la Regione, ovviamente al fine di acquisire finanziamenti atti a risolvere i problemi, considerato che la Valbisagno poi è collegata con i Comuni Beltur della Valbisagno e della Val Trebbia, disatteso due anni.

Articolo 54 nel luglio 2018: richiedevo informazioni relative all'incontro con il Sindaco Bucci con l'Amministratore delegato alle Ferrovie Renato Manzoncini,



COMUNE DI GENOVA

riguardante la gara prevista entro fine anno per la tranvia in Valbisagno. Io ho parlato di un dossier di documenti, ma ovviamente basta che ovviamente ognuno di noi faccia una rassegna stampa di quello che è accaduto in questi anni. Ordine del giorno approvato da parte del Consiglio Comunale contestualmente all'approvazione dei bilanci previsionali 2018 – 2020, non posso leggerli tutti poiché interessato i documenti li posso anche fornire, metropolitane in Valbisagno, completamento della linea metropolitana stazione Terralba e Rivarolo, realizzazione di tre linee tranviarie una a Levante, una in Valbisagno ed una al Centro Ponente, realizzazione di parcheggi e di interscambio, e potrei proseguire. Ordine del giorno approvato contestualmente al bilancio previsionale 2019 2021, quindi siamo in questa annualità, dove la Giunta era impegnata entro maggio, che ormai è scaduto, di quest'anno a riferire al Consiglio sui progetti elaborati, costi e tempi previsti per realizzare la tranvia od altre scelte in Valbisagno. Io mi fermo qui, sono esasperato, elaborerò quel documento storico su questi problemi, e ringrazio oggi gli auditi, e considerato Assessore, mi rivolgo a lei, che molto bene ha operato sulle problematiche della Valpolcevera dopo il crollo del ponte Morandi, forse sarebbe bene copiare da questa sua esperienza, e nelle more che negli anni a venire e i problemi posti dal PUNS possano essere risolti studiamo delle soluzioni in tempi brevi, tipo quello sulle quali lei bene ha operato in Valpolcevera. Aggiorniamo, quindi, la Commissione, ma aggiorniamola su problemi che possono, se non definitivamente, quantomeno parzialmente risolvere i problemi della Valbisagno.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Pandolfo, a lei la parola.

PANDOLFO (PD)

Grazie, Presidente. Nella sua introduzione l'Assessore Balleari ha fatto riferimento a questa cold helmet, quindi questa chiamata del Ministero delle Infrastrutture, alla quale precisava il professore Musso la prima scadenza era a fine settembre, adesso è stata spostata alla fine del mese di dicembre, beh, vorrei capire, lei diceva, Assessore, che sarà rivolta a tutte e quattro le linee di forza che sono contenute nel PUNS, però occorre capire che cosa c'è di specifico per la Valbisagno ed anche i dettagli di questa COL, perché non vorrei che noi aspettassimo fino al 31 dicembre e poi avessimo brutte sorprese soprattutto in ragione della indeterminazione nella quale si trova quel Ministero perlomeno dalle ultime settimane. Lo dico perché è importante seguire e poter capire quel percorso e quali sono le richieste che fa il Ministero. Sappiamo che – e l'abbiamo detto tante volte – per le tante sfaccettature che esistono di sistemi di trasporto in città, il Ministero delle Infrastrutture vuole avere alcuni chiarimenti rispetto a quelle che sono le azioni delle Amministrazioni, quindi l'Amministrazione Comunale vorrei capire come ha interloquito e come interloquirà verso quella scadenza del 31 dicembre per non avere brutte sorprese alla fine dell'anno, magari scoprendo che altre città saranno beneficiarie dagli interventi che il Ministero delle Infrastrutture vorrà fare in termini economici, e poi mancava qualcosa, e rischiamo di perdere dell'altro tempo, ma soprattutto di perdere un'occasione, che



COMUNE DI GENOVA

è quella di collegamento e di trasporto pubblico, dove c'è esigenza ormai da decenni, non da oggi, non da ieri. Abbiamo sentito, e ringrazio tutti gli auditi, chi dal punto di vista istituzionale e chi, invece, per competenza più ristretta della propria categoria ha rappresentato quelle che sono le esigenze, è chiaro poi, abbiamo visto anche questa ipotesi dello skytram, che diciamo è una scelta, dopodiché può essere discutibile, non ho compreso su quale sponda verrà fatto questo tracciato, anche se vedo la via Emilia quindi su sponda destra in un tratto, ma non so se è percorribile su tutto il pezzo della Valbisagno, chiaramente deve arrivare fino a Prato, questa è una richiesta che ha fatto il Presidente D'Avolio, che in alcune occasioni sembrava essere tralasciata, ma c'è un altro aspetto, quello della compatibilità con lo scolmatore, che penso che debba avvenire prima di qualunque ipotesi si debba trarre.

Lo scolmatore del Bisagno, invece, questo non è competenza sua, però si interseca la questione, quali previsioni ci sono rispetto a quell'opera e, quindi, alla compatibilità che si deve avere con uno strumento in sede propria all'interno in Valbisagno per il trasporto pubblico? Quindi, in sostanza è la certezza che non si arrivi al 31 dicembre e non ci siano brutte sorprese, ovviamente la compatibilità con il progetto dello scolmatore del Bisagno, e la compatibilità con il contesto di ciò che esiste già in Valbisagno, quindi con i servizi che esistono, con la rete del commercio che esiste, con la forte densità abitativa delle persone che oggi già vivono, che sono in attesa certamente di avere uno strumento, ma che deve essere ideale e congeniale rispetto al trasporto che ci deve essere da Prato perlomeno a Brignole. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Lodi. Tanto parlate tutti, quindi non c'è problema, prima il Consigliere Lodi, poi il Consigliere Pignone. Va bene, Consigliere Lodi, cambiamo le regole, per cavalleria diamo la parola al Consigliere Pignone. Prego, Consigliere Pignone, vada lei, allora.

PIGNONE (LC)

Mi scuso, ovviamente non voglio passare davanti a nessuno, dato che ero prima prenotato, poi siamo passati perché ho fatto la mozione d'ordine, comunque non fa niente. Grazie. Volevo richiamare qua un fatto: alla luce della Commissione, e sulle modalità con la quale comunque si affrontano le questioni, mai come in questo momento si evince che, in realtà, le aspettative che nelle Commissioni si hanno è quello di vedere i numeri, e, in realtà, non sono solamente richiamare le slide all'interno del PUNS, ma proprio perché avevamo chiesto per tempo di fare approfondimenti, gli approfondimenti meritavano comunque di essere qui condivisi con dei numeri di approfondimento, perché mi aspettavo qua che perlomeno gli uffici del Comune, insieme al Dottore Musso, riportassero appunto quello che si diceva prima, ossia i flussi di traffico, alla luce dei numeri dei flussi di traffico si doveva ovviamente qui fare comunque delle ipotesi e delle proposte. Io richiamo qua un articolo recente, che a sua volta richiama un lavoro del tomtom 3 findindex, che esamina 403 città di 56 nazioni, tra le quali appunto anche Genova, Genova risulta al 94° posto, ma Genova è al quarto posto come



COMUNE DI GENOVA

indice di congestionamento. È ovvio che alla luce di questi numeri, qua, secondo me, dovremmo affrontare la questione anche per approssimazioni successive. Se noi dobbiamo aspettare la fine di tutti i lavori possibili per risolvere il problema della Valbisagno, io ritengo che probabilmente nelle prossime venti Commissioni e tutti i Consigli prossimi non so quanto riusciremo a risolvere o perlomeno a vedere qualche cosa. Richiamo anche quanto espresso dal Consigliere Grillo, che citava i documenti in maniera puntuale, per cui le intenzioni di questo Consiglio, ed anche di quelli precedenti, dimostrano un impegno perlomeno a provare a fare dei ragionamenti, ma i ragionamenti si dovrebbero affrontare alla luce anche dei numeri. Io, in realtà, ho qui due proposte, così faccio un intervento ridotto, uno trae in considerazione anche quanto espresso qui dall'intervento del rappresentante dei lavoratori e di preoccupazione, e chiedo, però lo chiedo anche al Prof. Musso, perché questa roba di pianificazione, alla luce di quanto espresso, in effetti, nel PUNS, la pianificazione con o senza le officine fa la differenza, per cui in questa occasione bisognerebbe fare un ragionamento quanto incide, se le officine sono spostate su Savona o meno. È ovvio che questo è un punto di attenzione massimo da riportare. L'altro sono le due proposte, anche alla luce di quanto era emerso dalla dichiarazione del Sindaco di fare delle valutazioni addirittura sulla gratuità del servizio pubblico, perché io credo che poi quanto espresso dai Presidenti del Municipio dimostri che l'attenzione e i servizi, invece, rivolti alla Valbisagno sono effettivamente ridotti rispetto a tutto il resto della città, per cui due questioni: uno, eventualmente una tariffazione ridotta proprio per gli abitanti della Valbisagno, perché hanno un servizio inferiore rispetto agli altri, io credo che questo sia una proposta da valutare anche alla luce delle intenzioni che il Sindaco andava a raccontare prima di fare un'ipotesi di gratuità totale del servizio, ancora oggi io non ho visto numeri e valutazioni, ma mi farebbe piacere sapere a che punto è anche il mandato del Sindaco agli uffici per fare queste valutazioni; secondo, noi continuiamo a parlare di sponda destra, in realtà, quello che, anche alla luce delle chiacchiere che si sono fatte in provincia prima, richiamato dal Presidente Ferrante, e in Città Metropolitana recentemente, è ovvio che i flussi di traffico che provengono, invece, dall'Alta Valbisagno, per cui dai Comuni che incidono poi sulla viabilità, è ovvio che se noi avessimo un celere della Valbisagno in sponda sinistra, probabilmente questo potrebbe dare una risposta immediata a dei bisogni reali. Allora, anche in fase di sperimentazione ribadisco che se noi dovessimo aspettare tutte le linee di forza, rispondere dal punto di vista economico, rispondere a tutto, non vedremmo mai soluzioni, ma probabilmente, invece, tentare delle sperimentazioni di una dorata adeguata potrebbe essere, invece, un tentativo per capire anche quanto poi si potrebbe andare a ridurre di flusso di traffico utilizzando certi strumenti su altri. Ribadisco per cui celere in sponda a sinistra, per cui un mezzo veloce che dalla Alta Valbisagno collega velocemente, per cui senza incidere sulle problematiche del CIV e sulle attività commerciali per raggiungere velocemente la Brignole, l'altro, invece, dare, diciamo così, un ristoro, un riconoscimento agli abitanti, invece, della Valbisagno, perché ad oggi hanno una risposta inferiore. E terzo punto appunto è quello del nodo ferroviario, perché diventa veramente strategico, a questo punto, uno spostamento delle officine diventerebbe veramente



COMUNE DI GENOVA

un'operazione grave, che andrebbe ad incidere su tutta la mobilità di quell'area, e non solo di quell'area.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Do la parola al Consigliere Lodi e al Prof. Musso.

LODI (PD)

Grazie, Presidente. Dunque, io ho già esternato un po' la mia posizione rispetto a questo PUNS, che è datato aprile 2019, intanto sottolineo, e lo risottolineo in questa Commissione, anche per la Valbisagno il tema complessivo della mobilità è profondamente cambiato, già non andava bene, prima aveva tutta una serie di fatiche, però abbiamo già messo in evidenza come il crollo del ponte Morandi non abbia influito solo sulla Valpolcevera o sul Medio Ponente, ma ha influito in complessivo su tutti, perché le persone che abitano in Valbisagno devono comunque muoversi per andare a lavorare, devono comunque muoversi dalla Valbisagno, e non è che le persone di Valbisagno rimangono in Valbisagno, magari qualcuna sì, però quindi, io avevo già detto più volte in quelle infinite Commissioni, dove non c'era – io l'avevo già espresso – né capo e né coda, dove i Sindacati erano continuamente auditi, di provare, però, a capire se in qualche modo questo PUNS, che a mio avviso, ma mi pare fosse stato nemmeno concordato, né progettato con i Presidenti di Municipio, anzi, ci è stato presentato come una sorta di linea strategica, però sembra un po', magari vorrei che il professore Musso mi ascoltasse, perché parlavo del PUNS e, quindi, il tema del fatto che questo PUNS risalga a un periodo totalmente diverso dal periodo della mobilità e della sostenibilità oggi, questo credo che non vada e continua a non andare bene, perché i Presidenti hanno fatto proprio un'osservazione importante, esiste un'attualità della difficoltà del trasporto, ed esiste una programmazione di una proiezione. Sul tema della tranvia il Municipio ha sempre sostenuto questo tipo di posizione, che mi pare non sia stata granché presa in considerazione, ma vorrei anche dire che, invece, nell'immediato c'è il tema della metropolitana in superficie, su questo anch'io avevo fatto grazie alle sollecitazioni del Municipio, che più volte ha sollecitato, ma non solo i Comitati, i cittadini etc., almeno su quello che abbiamo cerchiamo di correre. Poi il tema del correre e di essere bloccati dalla burocrazia, io credo che se esiste un Commissario Straordinario può fare delle deleghe, può fare delle azioni straordinarie, può chiedere delle accelerazioni dove vuole, perché dove vuole sembra che possa, allora bisognerebbe che, però, il Commissario comprendesse che le accelerazioni andrebbero, come dire, su temi strategici come la mobilità, che abbiamo già detto più volte è strategica, ma oggi è il problema urgente, che è legato poi alla salute, perché poi sappiamo quanto invitiamo i cittadini a non usare la macchina, però è chiaro che l'area che respiriamo a Genova è peggiorata rispetto all'aria di prima in tutti i quartieri, perché c'è comunque sicuramente in alcuni peggio, ma c'è comunque un utilizzo che andrebbe ridotto delle auto, perché se comunque dalla Valbisagno parto in auto, e devo andare a Sestri, parto comunque in auto e, quindi, vado comunque a Sestri. Allora, su questa roba mi sembra che ci sia proprio un po' una dicotomia, nel senso che sembra che le urgenze vadano intorno



COMUNE DI GENOVA

al ponte, ma non ci sia un'assunzione da parte della struttura Commissariale, e del Sindaco, e della Giunta. a spingere affinché su alcune questioni venga fatto presente ovviamente che c'è la necessità di correre, perché anche il tema della metropolitana, ci sono i soldi, abbiamo già evidenziato una riga di ritardi, bisognerebbe correre per realizzare almeno quello che c'è, perché le scadenze e tutto quello che comporta una procedura normale potrebbero essere attenzionate come qualcosa di urgente, perché, tra l'altro, riguarda, se vogliamo, anche la Valpolcevera, ma dato che sono comunque due lotti diversi, si dovrebbe correre almeno su quello che c'è, perché se noi continuiamo a ragionare su una roba del genere, che, per carità, io, voglio dire, a parte che continuiamo a parlarne su un documento che, però, io non trovo particolari passi avanti Assessore, in fila su questa roba ne abbiamo parlato in infinite Commissioni, ma non ho concretezza di questo, proverei a ragionare sulla concretezza, quindi la realizzazione intanto di quello che è previsto va fatta di corsa, e dove ci sono degli stop anche governativi ministeriali bisogna che la Struttura Commissariale si assuma la responsabilità di comprendere che l'emergenza del traffico comprende tutte le zone. Altra questione è il tema di come la viabilità, ed anche le strategie, ne parlava il Presidente Ferrante rispetto anche ai parcheggi, a come gestire, a me viene logicamente da dire questo: lo dico in questa sede, se noi spingiamo la gente a non usare l'auto, però multiamo tutta la gente dalle sette del mattino perché parcheggia l'auto in luoghi dove non c'è parcheggio, faccio l'esempio di questi, perché li spingiamo a toglierla e, quindi, se io la tolgo, da qualche parte vado, allora non ci vado in autobus a lavorare, ci vado in auto, perché se la lascio in una zona, poi mi fanno la multa. Mi pare che su questo tema, su tutto su una serie di fronti non ci sia un ragionamento complessivo strategico di urgenza, se la gente deve lasciare l'auto a casa deve lasciarla in un posto dove non la multano e non gliela porta via il carroattrezzi. Ed allora io dico: bene a questi, però, giustamente ci sono gli autisti che vanno con l'autobus, che dovrebbe caricare la gente, allora, però, bisogna trovare una strategia, perché se non ci sono giorni in cui non ci sono parcheggi, bisogna rivedere e ragionare su questo, perché, altrimenti, su queste contraddizioni rischiamo poi di far implodere il meccanismo che mentre guarda l'area, cioè al trasporto in area, per terra sono tutti che si ammazzano, litigano, si azzuffano o vivono drammaticamente la giornata, perché, ripeto, chi parte dalle zone di cui stiamo parlando oggi, comunque arriverà anche alle zone che hanno avuto problemi rispetto al ponte Morandi, e sono zone comunque indirettamente colpite, ma che vanno considerate. Allora, spingere i cittadini ad usare l'auto, accelerare su quello che, secondo me, c'è già in corso accelerare, ascoltare di più i Municipi, perché io ho un po' la percezione che, per carità, li abbiamo auditi e chiamati in Commissione ai PUNS, però era già stato tutto scritto, cioè io non trovo di quello che è stato detto dai Municipi grande traccia nelle pagine che abbiamo sfogliato, poi questa Amministrazione fa un po' sempre questa scelta, io non sono d'accordo. Ma adesso mentre guardiamo al futuro, e a pensare di trovare 350 milioni di Euro, proviamo a trovare delle strategie di mobilità che mirano alla salute dei cittadini, e mirano soprattutto a rendere sostenibile la vita dei cittadini. Quindi, se ci sono quartieri, io faccio l'esempio di questi perché è lampante, ma credo che nella parte collinare ci siano mille esempi non solo riguardanti queste



COMUNE DI GENOVA

aree, dove se la gente deve lasciare l'auto a casa bisogna dargli il modo di lasciarla in maniera tranquilla, primo problema banale, e soprattutto i mezzi devono essere lasciati tranquilli di girare senza inconvenienti, utilizzando meglio. Poi tanti mi dicono: "No, ma lì non abbiamo mezzi piccoli", ed allora invece che comprare queste robe enormi proviamo a ragionare se non bisogna acquistare mezzi più piccoli. Mi sembra che poi alla fine in tutto questo quello che attualmente colpisca la mobilità colpisce soprattutto i cittadini, che sono in attesa sicuramente di soluzioni ad ampio raggio, ma tutti i giorni vivono uno stress, e torno a sottolineare che, secondo me, l'urgenza che abbiamo affrontato sul ponte non è stata sufficientemente utilizzata per accelerare o trovare strategie che portassero al ragionamento complessivo della città, ma solo intorno al ponte, che va bene, ma non è solo quello. E credo che ci siano ancora gli spazi, perché qui la situazione di emergenza andrà avanti, quindi invito davvero ad utilizzare, secondo me, dico un'opportunità è brutto dirlo ormai dire un'opportunità su 43 vittime, ma è un'opportunità nel senso che al Governo bisogna far presente che questa città implode. Non parliamo poi di quando ci sarà l'esplosione di quello che succederà rispetto ai mezzi etc. Non colpirà solo quell'area lì, ma dovrebbe esserci addirittura una riunione di tutti i Presidenti di Municipio della città, che affronteranno urgente questo 28 giugno, che vuol dire chiusura dell'autostrada, chiusura del tratto ferroviario. Questa roba qua inciderà fortemente poi su tutta la città. È un'opportunità che, secondo me, usata strategicamente, paradossalmente potrebbe anche davvero accelerare certi processi che erano di routine previsti, però bisogna avercelo in testa, e mi pare che, invece, la parcellizzazione del problema sia poi quello che non ci permette di dare risposte probabilmente di sistema, ma anche contingenti a quella che è la realtà di oggi.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Ringrazio. Il professore Musso mi dice che per ascoltare ancora gli interventi degli altri Consiglieri, se sono interventi relativamente, diciamo, rapidi, può ascoltare ancora appunto l'intervento di coloro che sono prenotati, poi semmai se a un certo punto vediamo che ci dilunghiamo interrompo i vostri interventi e do la parola per avere anche un po' di risposte. Quindi, Consigliere Maresca, prego.

MARESCA (VG)

Grazie. Io volevo fare alcune domande tecniche solamente, visto che skyrail soprattutto in Cina, che è il paese più inquinato al mondo in questo momento insieme al Giappone, sono una realtà del futuro, una realtà che già adesso è in via di costruzione, in quattro mesi ne hanno realizzato una, e penso che possono essere progetti molto simili a questo bellissimo progetto skytram della Valbisagno, volevo chiedere appunto – questo un po' sulla linea anche di quello che ha detto il Consigliere Pandolfo, se sono stati attivati, appunto entro il 31 dicembre mi sembra che siano i tempi, determinati dialoghi con il Ministero per capire se si può appunto accedere ai finanziamenti del Ministero, e se anche a prescindere da questi finanziamenti si possa comunque a provare a realizzare questo skytram che, secondo me, ripeto, è veramente un progetto ben fatto, con magari altri finanziamenti che possono essere con le europee, quindi



COMUNE DI GENOVA

finanziamenti europei, magari usufruendo anche di orari, volevo sapere, appunto, se a prescindere dai finanziamenti del Governo si poteva realizzare questa cosa, quindi questa era la mia domanda. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Villa.

VILLA (PD)

Grazie davvero agli intervenuti. Innanzitutto credo siano state invitate le associazioni ambientaliste o, comunque, che si occupano di trasporto, che abbiamo già a volte incontrato, e che ci hanno appunto detto alcune cose, che credo potessero essere utile se sono state invitate, come avevo chiesto, e se eventualmente non hanno partecipato appunto per la impossibilità magari dovuta a motivi di lavoro o altro. Nel frattempo anch'io ci tenevo a sottolineare quanto, come ho già detto appunto nella mia mozione d'ordine all'inizio, sia difficile riuscire a comprendere ed entrare finalmente nel merito con i dati in mano e tenendo conto di una progettazione e, quindi, di una realizzazione di infrastrutture collegate a un'ipotesi del genere. Premesso che io sono per il tram, e l'ho sempre sostenuto, ma si può anche essere di opinioni diverse, e capire, però, insieme in questa Commissione quanto, appunto, ci state presentando, e, da quello che mi sembra di avere capito, potrebbero essere due linee, in sponda destra e in sponda sinistra, soprelevate e monorotaia di uno skytram, sembrerebbe, diceva, se non ho scritto male, un metro e mezzo sopra, credo, alla sede stradale attuale? No, pilone rispetto alla sede attuale, quindi verso l'alveo del Bisagno, per capirci, e in altezza io immagino che saremmo intorno agli otto – dieci metri almeno rispetto alla sede stradale attuale da quello che si intravede da questi fotomontaggi, quindi una serie di interventi e di infrastrutture che credo complessivamente, da quello che sappiamo, costerebbe intorno ai 350 milioni di Euro. In una fase dove io sono anche Consigliere Metropolitano, abbiamo chiesto se il piano di bacino, che, tra l'altro, dovrebbe scadere a poco, come diceva giustamente il Presidente del Municipio, non ci dice ancora quali saranno i criteri da rispettare e quali sono, voglio dire, i calcoli che si faranno, in un momento dove da nessuna parte è scritto, e lo evidenzio anch'io come hanno già fatto prima di me altri, si dovrebbero iniziare i lavori per lo scolmatore, o lo scolmatorino, come noi volgarmente lo chiamiamo, che è quello all'altezza, diciamo, dell'impianto Sciorba in località via Merello, per appunto adeguare le portate a quello che ci è sempre stato detto. Quindi, nel frattempo dovrebbero essere aggiunte tutte quelle opere infrastrutturali, che dovrebbero essere realizzate a salvaguardare e ad offrire ai cittadini della Valbisagna delle alternative, come, ad esempio, l'abbiamo detto tante volte, i parcheggi di interscambio, che a me in provincia non è stato ancora risposto dove si realizzeranno, quali sono le aree di Demanio fluviale attualmente libere? Noi ne abbiamo proposto alcune, ne abbiamo proposte alcune, ad esempio, a Struppa, che ci sono attualmente lo citavano i commercianti giustamente di Struppa. Ecco, quali sono queste aree? E quali sono, ad esempio, tutti quegli interventi che potrebbero già ad oggi migliorare la viabilità esistente come quella della realizzazione di alcuni assi protetti anche in Valbisagno, in particolar modo



COMUNE DI GENOVA

nella parte a monte? Sono scelte Assessore, come lei ben sa, molto forti, ed io credo che se questa Giunta, cosa che non ha fatto la Giunta precedente, ed è stato un errore, fare delle scelte impopolari come quella di perdere dei posti auto su tutta la sponda destra, ed anche, a questo punto, in sponda sinistra, ma negli anni poi vedersi riconosciuta la capacità di avere risolto un problema così importante per la Valbisagno, questo non può conciliare con i vostri pruriti di arrivare alle prossime regionali e dire che avete fatto qualcosa, perché tutto, ahimè, è dipendente non in questa sede commissariale, ma fuori da qui sui giornali a far sì che si promettano cose che oggi almeno a me appaiono inverosimili. Allora, credo che dovremmo essere a un punto diverso da questo. Qui, come ho già detto all'inizio, non siamo quattro amici al bar, dove si può dire tutto di tutto, dove siamo tutti allenatori, siamo qui per cercare, almeno personalmente, di dare un piccolo contributo, per quello che conosco, alla parte Media, in particolare, ma anche Bassa della Valbisagno, e di non mettere in particolar modo contro i due Municipi facendo il solito gioco delle tavolette "Te la porto da una parte, non te la porto dall'altra", o viceversa, io credo che se cominciamo ad avere dei numeri, io sono qui apposta oggi per capire i flussi, diceva Pignone, l'abbiamo già chiesto anche con lui, voglio dire, in provincia, è capire quando partiranno i lavori per lo scolmatore alla Sciorba, quando si inizieranno a realizzare i lavori, ecco, allora, tutti quegli slogan che purtroppo appaiono ormai quotidianamente su tutto quanto, anche sulla sagra del pistacchio di queste conferenze stampa che voi fate quotidianamente per tutto, ne ho letto almeno due stamattina già, possa trasferirsi quella discussione nella sede più istituzionale, che appunto non sono i media, ma sono questa Commissione, ed allora sarebbe bello poter dare un contributo, oggi io mi sarei aspettato appunto questo. Colgo l'occasione di ribadire, perché l'ha citato, che la soluzione di prolungare, voglio dire, a Struppa una parte del trasporto pubblico, quindi della linea principale, ha in parte risolto i problemi, avremo occasione, non è argomento di questo giorno, quindi non voglio prolungarmi per non portare via del tempo, ma ho già chiesto eventualmente una Commissione in merito proprio a questo, perché non è sempre così che ci diciamo a noi stessi che le cose funzionano, e poi, chiaramente, a tamtam passano sul resto della popolazione, porteremo nuovamente il Vice Sindaco, che si sta attivando per cercare di dare una mano, e giustamente glielo riconosciamo, però, ecco, si possa magari uscire da qui dentro, invece, con una programmazione e con una consultazione un po' diversa da quello che è stato detto. È vero, rischiamo probabilmente nei nostri interventi di dire tutti quanti la stessa cosa, però credo anche che si possa, invece, fossilizzarci un attimino meglio su alcune cose, anziché su altre. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Costa, prego.

COSTA (VG)

Grazie, Presidente. Innanzitutto un plauso nei confronti dell'iniziativa di segmentare le Commissioni rispetto a un tema così vasto e complesso come il PUNS per argomenti e soprattutto per porzioni territoriali, questo va a vantaggio



COMUNE DI GENOVA

dell'efficienza e della produttività della Commissione stessa, quindi auspico che si possa continuare con questo tipo di approccio.

Parto da alcune considerazioni di carattere generale, personalmente condivido la scelta del filobus lungo l'asse di forza della Valbisagno per un semplice motivo, perché è una soluzione di rapida realizzazione, e questo è un aspetto fondamentale alla luce dell'urgenza delle risposte che vanno date ai cittadini. Ricordiamo che la Valbisagno è l'unica valle che non dispone di una linea ferroviaria, e alla luce di quanto appunto sia oggettivamente importante la componente ferroviaria nel sistema di trasporto pubblico locale a livello cittadino, ricordiamo soltanto il numero importante di stazioni nell'ambito della città che, appunto, insistono sulla rete RFI, allora si può appunto capire quali siano le ragioni per cui la valle sia in forte sofferenza da molti anni, quindi è importante procedere su due livelli di pianificazione: la pianificazione strategica, che vede sicuramente l'ipotesi dello skytram come soluzione integrativa, però parliamo di un orizzonte temporale di medio termine, è un sistema all'avanguardia, che non prevede interferenza sulla viabilità ordinaria, che sicuramente andrà ad intercettare una quota parte di domande di mobilità indotta e, quindi, si incentiverà l'uso del mezzo privato con tutti i vantaggi che ben conosciamo anche in termini di riduzione della esternalità, però la necessità, come dicevo inizialmente, è quella di soddisfare una domanda importante che già esiste sulla valle, quindi le risposte rapide si danno in due modi, e credo che in questo sia stato molto chiaro il Vice Sindaco Balleari, che ringrazio, innanzitutto con il rinnovo del parco mezzi, quindi in termini temporali immediati, con orizzonte temporale immediato, quindi, come ha detto appunto il Vice Sindaco, e come auspico, i mezzi di 18 metri andranno prioritariamente a servire l'asse di forza della Valbisagno rispetto agli altri assi, per fornire innanzitutto un servizio più efficiente ed anche un livello di comfort maggiore, e poi procedere appunto, auspichiamo in tempi realisticamente rapidi, con la realizzazione della filovia, che finalmente andrà a sopperire, diciamo, a una carenza strutturale, come dicevo poc'anzi, quello dell'assenza della ferrovia, lungo l'asse di forza della Valbisagno, si spera con risposte adeguate nei tempi necessari per tutti. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Terrile.

TERRILE (PD)

Solo una domanda velocissima all'Assessore, anzi, al Vice Sindaco, il tema finanziamento della linea del filobus, volevo capire se il finanziamento è già aggiudicato o se, appunto quali erano, non ho capito, c'è bisogno di un passaggio in conferenza stato e regione ancora? E se, come appunto, mi sembra di avere capito così, se non ho capito male, è legato al filobus proprio per una esigenza di finanziare una tecnologia che, quindi, non potrebbe essere utilizzato per limitarsi all'asse attrezzato, stile Corso Europa. Questa è la domanda.



COMUNE DI GENOVA

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Putti.

PUTTI (PG)

Grazie. Molto rapidamente, ho una serie di domande, la prima è un'affermazione, invece: per confrontarmi bene con questa roba qua avrei bisogno di una analisi, in cui ci siano i punti di forza, di debolezze e rischio opportunità, che in qualche modo vada a descrivere lo scenario possibile, perché, secondo me, questo è fondamentale perché, ad esempio, oggi abbiamo visto diverse parti della comunità che dicevano cose parzialmente in contrasto tra loro, quindi bisogna mettersi lì, confrontare le cose, se si può si trova la migliore soluzione per tutti, sennò bisogna fare delle scelte, e vorrei avere tutti i dati per poterla fare.

Poi chiedevo se esiste un rendering rispetto alla collocazione di questa monorotaia nei confronti delle abitazioni, è uscita prima questa cosa, mi piacerebbe poter vedere oggettivamente attraverso i disegni previsionali quella che sarebbe poi effettivamente l'altezza di questa monorotaia rispetto alle abitazioni, ad esempio, di via Emilia, com'erano lì indicate etc. L'altra cosa, se c'è uno studio comparativo sull'impatto acustico, c'era un qualcosa che ci dica il livello dell'impatto acustico di questo mezzo che viaggia sulla monorotaia, e il tipo questo rumore per farci un'idea dell'impatto che può avere. Poi, penultima è una domanda che, però, ha anche in sé una piccola riflessione e spunto, si dice che impiegherebbe quindici minuti a fare questo percorso, ovviamente se si va a Prato i minuti cambiano, diciamo che possono essere venti, allora, sia che siano quindici, sia che siano venti, io mi immaginavo in termini di studio dei tempi e vita delle persone è efficace una roba che la mattina quando tutti partono per andare al lavoro a scuola etc. parte a un'ora, e lì ritornerà fra trenta minuti, o lì ritornerà fra quaranta minuti nel caso dei venti, non rischia di essere un po' lungo quei quaranta minuti di attesa, perché se è monorotaia parte, va, ci mette quindici – venti, ritorna lì, e ci mette quindici – venti, e poi dover ripartire, rispetto a questo mi chiedevo un po' com'era la cosa, perché a Murta noi lo sopportiamo di avere l'autobus ogni quaranta minuti, però non è così funzionale, diciamo. L'ultima domanda era se questo tipo di struttura è vero che in qualche modo sembrerebbe realizzabile, o perlomeno, per chi si occupa della sicurezza della tutela rispetto al rischio, altre esondazioni etc., dice che questo tipo di impianto, quindi con questi piloncini previsti ai confini dell'alveo, sarebbe ammissibile solo quando verrà realizzato lo scolmatore, se c'è questa contemporaneità come preconditione sine qua non, ed io, quindi, volevo sapere se questo era realmente così. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Consigliere Giordano, prego.

GIORDANO (M5S)

Grazie, Presidente. La presentazione di un'idea sullo skytram, o come viene chiamato tecnicamente, skyliner o una cosa del genere, vorrei capire un attimino intanto se è un'idea o se è un indirizzo politico ben preciso, nel senso che non



COMUNE DI GENOVA

siamo tecnici noi dal punto di vista proprio di percorso professionale per riuscire a stabilire qual è la soluzione migliore, quindi il fatto che viene proposta una soluzione in alternativa a quella che potrebbe essere il tram sarebbe molto interessante avere almeno costi e benefici magari in una lunga scadenza nell'arco di dieci anni, perché la visione di trasporto pubblico deve essere quella di non privilegiare il trasporto privato, ma di incentivare, diciamo, l'abbandono non definitivo, perché questa sarebbe la migliore finalità, ma l'abbandono parziale del trasporto privato, e poi vorrei, chiaramente, sulla sollecitazione del Presidente della Bassa Valbisagno, che diceva nell'arco del breve tempo che intenzioni si hanno a livello proprio di investimenti economici ed anche di visione di trasporto pubblico, ad esempio, sulle linee protette gialle e su quello che potrebbe essere in una zona come quella della Media e della Bassa Valbisagno, che ha necessità comunque di avere una linea protetta di trasporto pubblico, basta vedere quello che succede, ad esempio, in via Canevari, dove non si ha ancora un chiaro utilizzo di quello che è il trasporto pubblico. Dall'altro vorrei capire, invece, la privatizzazione delle linee collinari, lo so che usciamo un pochettino fuori dall'argomentazione, ma c'è una domanda che non sono riuscito ancora a darvi una risposta chiara, ho fatto un po' di ricerche, ad esempio, sulla privatizzazione delle linee collinari, e c'è una diversificazione di costo tra le linee collinari di trasporto pubblico e le linee collinari di trasporto privato, ci sono delle agevolazioni economiche per chi abita nelle linee collinari utilizzando determinati biglietti cumulativi, cosa che non è possibile fare con la privatizzazione del trasporto nelle linee collinari, allora, magari, le lascerò poi il tempo per poter approfondire questa argomentazione, ma è una argomentazione estremamente particolare, che danneggia determinate parti di quartieri dove i cittadini hanno un servizio di trasporto già privatizzato, con chiaramente delle conseguenze anche sulla qualità del trasporto, ma oltre a questo anche economicamente penalizzati, quindi sarebbe interessante intanto vedere qual è la visione politica delle linee collinari, se è sempre quella di privatizzare, diciamo, le linee collinari, tenendo conto, comunque, che nello scenario attuale ci sono delle diversificazioni di tariffe che penalizzano i cittadini che hanno un servizio alternativo a quello pubblico.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, la parola al Professore Musso.

MUSSO (C.I.E.L.I.)

Grazie, Presidente. Dunque, alla luce di molte cose che sono state dette in diversi interventi credo che sia opportuno rimettere un momento chiari alcuni punti fermi che erano stabiliti a livello di quadro strategico del PUNS, quindi febbraio 2018, che non sono stati più modificati, quindi sono sempre validi. In particolare, ricordo che i temi che il PUNS aveva sollevato e, diciamo, affrontato e risolto, di cui aveva proposto la risoluzione sulla questione degli assi di forza, incluso quello della Valbisagno, era che questi assi di forza dovessero essere in sede propria o, in subordine, ma il più limitatamente possibile preferenziata attraverso i semafori cosiddetti intelligenti etc., che fosse a propulsione elettrica e assolutamente a zero emissioni locali, come si dice, e che fosse un trasporto di



COMUNE DI GENOVA

massa, quindi che il problema della portata fosse affrontato in modo, come dire, soddisfacente rispetto alla domanda sui vari assi, che naturalmente noi avevamo rilevato nella sede di quelle analisi. Ora, va precisato, il PUNS lo precisa, ma lo ricordo, che il futuro non al 2050, ma, sostanzialmente, già in fase di sperimentazione e in molti luoghi anche già in fase di applicazione, è un futuro in cui sia la rotaia, penso al tram, sia il filo, penso al filobus, spariranno, cioè si muoveranno dei mezzi a guida autonoma, alimentazione non diretta, e a trazione interamente elettrica. Metto questa questione per prima, perché uno degli elementi alla base della scelta immediatamente successiva a quel documento di ormai un anno e mezzo fa si basa proprio, come dicevo prima, su un confronto implicitamente filobus – tram, che vede i tempi di realizzazione dell'ordine grossomodo di due e mezzo contro uno, o qualcosa di più forse, i costi di realizzazione in un rapporto di circa tre contro uno, e un tema di flessibilità che acquista importanza proprio in relazione al fatto che dice: “Ma se fra a dir tanto dieci anni che abbiamo messo la rotaia, o che abbiamo messo il filo, andremo comunque, invece, verso un sistema a propulsione tram elettrico, forse ci converrà togliere un filo, che togliere una rotaia, o spostare un filo nel frattempo che toglie una rotaia”. Questo è il tema della flessibilità. Aggiungo, non è un tema tecnico, però, visto che siamo in una sede politica, mi permetto di portarlo all'attenzione, perché mi pare che sfugga spesso all'attenzione, ed è il tema del vincolo del bilancio, cioè sapendo che qui si parla prevalentemente o totalmente di un finanziamento pubblico, è chiaro che nei fatti si tratta di dire sperando comunque che ci sia verso Genova un occhio di riguardo per i noti motivi, nella migliore delle ipotesi si può pensare di avere tutta una risistemazione della rete, il progetto prevede 51 chilometri di assi di forza su un certo sistema o, magari, uno degli assi di forza più costoso, più lento da impiantare, e che, essendo meno flessibile, probabilmente in futuro potrebbe anche portarci problemi rispetto alle tecnologie avanzanti. Questo era il senso della presa di posizione che ho difeso, e che difendo tuttavia, anche se non era portata espressamente dal PUNS, ma è stata frutto di irreversione successiva.

Approfitto qui per rispondere ad alcune domande che sono state fatte, o alcuni dubbi che c'erano, quella richiesta di finanziamento relativa ai quattro assi di forza non è per la prossima COL, è andata sulla col del 31 dicembre 2018, siamo in attesa della risposta, che auspichiamo positiva, ma quando prima dicevo che per il 30 settembre 2019, o adesso, per il 31 dicembre 2019, si potrebbe far passare il progetto cosiddetto dello skytram in Valbisagno, questa è un'altra cosa, che costa altri soldi, evidentemente. E qui rispondo anche al Consigliere Maresca, se non ricordo male, che diceva: “Ma per questa altra cosa si deve pensare a finanziamenti esclusivamente pubblici?”. La mia opinione è che quella COL bisognerebbe cercare di sfruttarla, ma, in ogni caso, che un sistema come questo può realisticamente avere dei margini di redditività economica tali da poter pensare a un project financing, forse non a un project financing a finanziamento pubblico zero, ma un project financing in cui c'è una parte di finanziamento pubblico e una parte di rischio privato a valere sulle gestioni future. È chiaro che questi project financing sono quelli più pericolosi, dove poi si può generare un privato che si fa, come dire, coprire il rischio dal finanziamento pubblico, poi



COMUNE DI GENOVA

incassa i ricavi di gestione per anni ed anni, quindi, poi, quella è una roba che va fatta con estrema cura, però dove il finanziamento pubblico realisticamente non si potesse ottenere tutto, e dove il ricavo privato dal traffico realisticamente non consentisse di coprire i 350 milioni circa dell'investimento, uno potrebbe anche pensare a una situazione mista, con tutte le attenzioni del caso. Volevo dare una risposta specifica anche al Consigliere Putti perché c'è stato un malinteso nella mia presentazione, non è una navetta che ci mette quindici minuti ad andare, o venti nell'altro caso, altri quindici a tornare, e al minuto trentuno parte di nuovo da dove era partita, questi sono sistemi che hanno una frequenza massima che può stringersi a un veicolo ogni novanta secondi, il rendering, quello con la monorotaia, può essere fuorviante, perché, almeno nella foto che si vedeva c'era una via sola, in ogni caso che sia una monorotaia, o che sia, invece, un sistema di (inc.), come lo chiamano, con la pista, diciamo, dove corre il veicolo non sulla monorotaia, come la foto che avete visto, quale che sia, in ogni caso la nostra idea è che non sia un sistema che comunque avrebbe dei punti e dei binari di sorpasso per realizzare una maggiore frequenza rispetto a quella che ipotizzava lei, ma sia proprio un sistema a due vie indipendenti, dove la frequenza può essere variata a piacere e, di conseguenza, potendo essere variata a piacere la frequenza, può essere variata, che è già un grosso vantaggio per chi lo deve aspettare, evidentemente può essere variata anche quasi a piacere la portata fino a numeri, per la verità, anche molto eccedenti rispetto a quelli della domanda della Valbisagno. Circa il fatto che l'ipotesi che noi abbiamo avanzato la immaginasse fino a Molassana è chiaro, penso, al Consigliere Malatesta, che se la potessimo far arrivare fino in fondo sarebbe meglio, è anche chiaro che se c'è un sistema di filobus che, come qualche altro intervento, ha già in qualche modo implicitamente riconosciuto parlando del prolungamento della linea principale etc., se già siamo sul tema di filobus che arriva fino a Prato, forse l'ipotesi che il sistema veloce è a grande portata, è a grande frequenza, in presenza di evidenti vincoli di bilancio pubblici o privati che siano possa servire la parte a maggiore domanda non è irrealistica, insomma, è ragionevole, è una cosa che rende questa cosa diciamo immaginabile in modo realistico e non appunto una cosa da libero dai sogni, da dire nelle conferenze stampa o cose di questo genere. Così a me pare che sia realistica, e in questo senso io l'ho detto all'Amministrazione, fuori i PUMS sia chiaro, questo è fuori del lavoro PUMS, ed approfitto per fare un'annotazione, nel senso che il lavoro PUMS l'università l'ha finito e consegnato da mò, come si dice, e, anzi, io non vi nascondo che ho qualche preoccupazione non per il fatto di venire qua gratis, perché io non ho preso una lira dal PUMS, e lo sapete benissimo perché è stato detto, devo dire, da tutti, è stato riconosciuto da tutti, non ho preso e non prenderò una lira, e va bene così, ma il problema è che anche gratuitamente essere lontano dal posto di lavoro, per il quale, invece, percepisco uno stipendio, comincia, diciamo, con i tempi che corrono, a crearmi delle inquietudini, e il fatto che alle 11:40 non stia facendo il ricevimento studenti, che è prescritto alle 11:30, comincia, con i tempi che corrono, a crearmi delle inquietudini. Quindi, devo anche dire che, pur restando la mia intenzione di collaborare con questa Amministrazione la più ampia possibile, e sempre in termini di assoluta gratuità e volontarietà, gradirei anche acquisire dei pareri dai miei superiori, che sono



COMUNE DI GENOVA

diventati di colpo tantissimi, e dai miei potenziali Ispettori, che ne scopro ogni giorno di nuovi, sul fatto che io in futuro possa ancora venire qui, altrimenti, con grande dispiacere non vedervi più, ma non ci verrò più, evidentemente. Non è un caso che la pattuglia degli universitari presenti a questa riunione, molta numerosa, e personalmente molto apprezzata da questa Commissione, si sia sensibilmente diradata. Bene, allora, scusatemi anche per la precoce dipartita, ma so che sarò sempre via nel vostro ricordo, come si suol dire in questi casi e, quindi, me ne vado all'università. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Avete ulteriori domande da fare? Direi di no, quindi dichiaro chiusa la Commissione. No, ecco, c'è sempre il Consigliere Pignone che mi mette sempre in difficoltà, quando chiudo si alza e dice: "Eccomi!". Prego, prego, allora non la concludiamo ancora.

PIGNONE (LC)

Mi sembra che è vero che abbiamo fatto delle domande al Prof. Musso, ma anche all'Assessore, allora, la proposta e le preoccupazioni che sono state rivolte in quest'aula, e per cui eventualmente meriterebbero un approfondimento, ma una era quella di fare eventualmente una sperimentazione sulla sponda sinistra di una linea, visto che ricordo qua, ovviamente, il fatto di avere un'azienda unica oggi AMT ed ATP, che va a pianificare una integrazione dei mezzi anche alla luce delle esigenze di quelli che poi i Presidenti del Municipio oggi hanno esposto in maniera chiara e concisa l'altra mia proposta, che segue, diciamo, le intenzioni del Sindaco ed aveva dato mandato di fare valutazioni sulla gratuità del servizio pubblico, per cui la mia proposta era quella di valutare una tariffazione ridotta per la Valbisagno, questo era.

E la terza domanda, sempre all'Assessore, era quella rivolta alla preoccupazione rappresentando alla C.G.I.L. sul discorso delle officine. Noi non possiamo trascurare, per cui mi aspetterei una risposta da parte dell'Assessore. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego Assessore, a lei la parola.

BALLEARI (ASSESSORE ALLA MOBILITA')

Prendo nota di quanto mi aveva riferito il Consigliere Pignone, e vedrò di dare una risposta in tal senso, se cortesemente mi vuole mandare anche due righe scritte, rispondo per iscritto facendo magari uno studio un pochino più approfondito. Analoga cosa per quanto riguarda il Consigliere Giordano, mentre per quanto riguarda il Consigliere Terrile, visto che è venuto qua, pensavamo che fosse chiuso, io gli risponderò direttamente.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Pignone.



COMUNE DI GENOVA

PIGNONE (LC)

Per come si è sviluppata la Commissione, comunque non mi sembra che ci siano state delle risposte puntuali a quanto, invece, quello che erano le esigenze, io mi aspetterei, a questo punto, dato che il PUMS, come giustamente è stato detto più volte, ha un'attività di pianificazione generale, ma se io devo fare delle analisi di approfondimento dovrebbero farla gli uffici del Comune, per cui mi aspetterei che la prossima volta, per cui non si chiude, ma si rinvia ad ulteriore Commissione sulla Valbisagno, e poi sulle altre richieste che avevamo fatto, ma con dei numeri che ci possano dare strumento di valutazione anche alla luce degli investimenti di cui si citava prima, per cui io chiedo, appunto, che questa Commissione possa essere aggiornata, eventualmente, per rispondere a quello che è stato ancora oggi portato all'attenzione, se non altro per fare una valutazione generale. Io credo che se le officine delle Ferrovie fossero spostate a Savona, l'impatto sarebbe evidente anche alla luce di quello che è stato citato prima come esperienza recente dell'incidente che era occorso su Pegli.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Ci sono altri interventi? Prego, Consigliere Grillo, poi Consigliere Putti.

GRILLO (FI)

Mi associo alla proposta di aggiornamento della Commissione, perché oltre le questioni che sono state poste da parte del collega Pignone, io ho fatto anche una proposta nel mio primo intervento, cioè dedichiamo una seduta non soltanto per fornire adeguate risposte ai colleghi che hanno posto quesiti, ma soprattutto se vi è un piano da elaborare d'urgenza, in attesa ovviamente che il disegno strategico del PUNS, finanziamento e quant'altro, consenta poi di realizzare le grandi opere, insomma. Quindi, Presidente, aggiorniamo la Commissione.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, Consigliere Putti.

PUTTI (CG)

Io non mi scandalizzo e né mi preoccupa, ho fatto quattro domande, se ne è risposto a una, è una media statistica che mi può andare bene, però volevo capire se si prevede in qualche modo di avere un ambito in cui ho risposto, a me basta anche che mi alleghino, perché io ho chiesto un rendering dal punto di vista delle abitazioni, uno studio comparativo sull'impatto acustico, quindi a me va anche bene che lo alleghiamo poi agli atti della pratica, però ci è stata presentata una cosa, secondo me per avere contezza piena di questa roba, e poter sposare la proposta etc., avrei bisogno di un po' più di dati, ho chiesto una cosa e così via.

L'altra domanda che avevo fatto, alla quale non ho avuto, invece, risposta, è se è vero che ci è stato in qualche modo posto come condizione per poter ipotizzare il posizionamento di questi piloncini nel letto del Bisagno il fatto che sia successivo alla realizzazione dello scolmatore, o se, invece, la cosa indipendente è la presenza di questi piloncini non risulta apportare ulteriori difficoltà alla portata. Grazie.



COMUNE DI GENOVA

BRUSONI (PRESIDENTE)

Prego, la parola all'Assessore.

BALLEARI (ASSESSORE MOBILITA')

Consigliere Putti, come le ho detto, su alcuni dati stiamo lavorando, nel senso che non li abbiamo ancora, perciò non è questione di non volerli presentare, proprio non ci sono ancora.

Per quanto riguarda, invece, la presenza dei piloncini o meno nel letto del Bisagno, del torrente, esiste la possibilità anche di non metterli nel fiume, ma metterli direttamente sul marciapiede, è questo che dicevo, perché se fossero messi nel letto del torrente non ci sarebbe ovviamente neanche l'illuminazione di un posto auto, perché vanno all'interno del torrente, ma al momento attuale potrebbero essere posizionati senza interferire alcuno con il piano di bacino, pertanto, indipendentemente dallo scolmatore etc. etc., posizionati sui marciapiedi perché si tratta di piloni della larghezza di circa un metro e mezzo, e un metro è mezzo è più o meno diversi di quelli che abbiamo, che vengono utilizzati, pertanto, si tratterebbe in questo caso qua di eliminare una trentina – quarantina di posti auto lungo il tracciato, perché dovrebbero essere posizionati in tal senso, sempre che nel frattempo non vari il piano di bacino, ed allora a questo punto qua potessero essere inseriti anche nell'alveo.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Se non ci sono altri interventi dichiaro chiusa la Commissione. Grazie. Quando l'Assessore avrà elementi, come ha detto, che adesso alcune risposte non le ha ancora, quando l'Assessore avrà le risposte, poi convocheremo una nuova Commissione.

PIGNONE (LC)

Perfetto! Però le ricordo, comunque, Presidente, e le consiglio anche che qualunque Commissione, oltre ovviamente ad invitare l'Assessore competente, ci mancherebbe ancora, che gli Assessori si portino i tecnici, perché se questa è una Commissione tecnica, non è solo politica, di approfondimenti e di numeri, per cui ricordo anche all'Assessore Balleari di portarsi qualcuno che possa dare delle risposte tecniche, perché, altrimenti, tutte le volte si rinnova una richiesta di aggiornamento. Grazie.

BRUSONI (PRESIDENTE)

Abbiamo già concertato con l'Assessore prima che saranno presenti quanto da lei richiesto. Ne abbiamo già discusso prima Consigliere Pignone. Prego, mi dica Consigliere Grillo.

GRILLO (FI)

Presidente, io le farò pervenire una risposta scritta di aggiornamento. Quando c'è una Commissione Consiliare, e vengono posti dei quesiti, io ne ho posto uno molto pratico, che era quello nelle more di realizzare gli obiettivi che comportano



COMUNE DI GENOVA

finanziamenti che ad oggi non sono certi, e neppure progetti ad oggi pronti di fare una Commissione per affrontare le anomalie della Valbisagno con delle proposte, ovviamente, che possono fare anche i Consiglieri Comunali, come stamane è stato fatto. Quindi io le farò pervenire una richiesta di aggiornamento. Che cosa facciamo? Nelle more di realizzare tranvie o quant'altro. Perché le risposte devono essere date in sede di Commissione Consiliare, sennò cosa veniamo a fare qui?!

BRUSONI (PRESIDENTE)

Bene, la ringrazio del suggerimento, dichiaro chiusa la seduta.

ESITO:

PUMS VAL BISAGNO	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
------------------	-------------------------

Il Presidente alle ore 11.51 dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Valter Filippini)

Il Presidente
(Marta Brusoni)

documento firmato digitalmente