



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

VERBALE DELLA COMMISSIONE NELLA SEDUTA DEL MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 2020

La seduta si svolge in videoconferenza ai sensi del Provvedimento del Presidente del Consiglio Comunale n. 1 del 23 marzo 2020: “MISURE STRAORDINARIE PER LA DISCIPLINA DEI LAVORI DEL CONSIGLIO COMUNALE, DELLE COMMISSIONI CONSILIARI, DELLA CONFERENZA DEI CAPIGRUPPO E DELL’UFFICIO DI PRESIDENZA”.

Assume la presidenza il Consigliere Vittorio Ottonello.

Svolge le funzioni di Segretario il Sig. Tallero Mauro.

Alle ore 14:30 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Anzalone Stefano
Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Bernini Stefano
Bruccoleri Mariajose'
Brusoni Marta
Campanella Alberto
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
De Benedictis Francesco
Ferrero Simone
Fontana Lorella
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Lodi Cristina
Mascia Mario
Ottonello Vittorio
Pandolfo Alberto
Pignone Enrico
Pirondini Luca
Putti Paolo
Remuzzi Luca
Rossetti Maria Rosa
Rossi Davide
Salemi Pietro



COMUNE DI GENOVA

Santi Ubaldo
Terrile Alessandro Luigi
Tini Maria
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Bertorello Federico
Ceraudo Fabio

Assessori:

Campora Matteo

Sono collegati in videoconferenza:

Dott.Ssa Ferrera (Direzione Segreteria Generale E Organi Istituzionali); Ing. Foglino (RUP); Ing. Gualco (Mmrina); Ing. Gualco (Mmrina); Ing. Morassi (Mmrina); Ing. Daniele Mari (Rfi); Sig. Caridi Leonardo (Comitato San Fruttuoso); Sig. Marco Fabbri (Nuova Ecologia); Dig. Antonio Grifi (Cgil); Sig. Andrei (Filt); Sig. Luca Lagomarsino (Ugl); Sig.Ra Sandra Piana (Fit/Cisl); Cristiano Bianchi (ORSA); Stefano Lanzarotto (Comitato Contro La Cementificazione Terralba);

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

PROGETTO METROPOLITANA BRIN CANEPARI – BRIGNOLE MARTINEZ.

Si precisa che nella seduta verrà discussa la parte riguardante la tratta progettuale di BRIGNOLE – MARTINEZ.

OTTONELLO (Presidente)

Buongiorno a tutti. Procedo con l'appello.

OTTONELLO (Presidente)

Oggi siamo qui riuniti convocati come V Commissione per trattare il progetto metropolitana Brignole Martinez, si precisa che nella seduta verrà discussa la parte riguardante, appunto abbiamo detto, solo questa parte.

Chiedo se l'Assessore Campora è collegato.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Sì, Presidente, volevo intanto salutarla e salutare la Commissione, rappresentare alla Commissione un problema che mi è sopraggiunto, per cui io



COMUNE DI GENOVA

posso stare fino alle 16:45, nel caso in cui poi la Commissione richieda comunque la mia presenza anche ulteriormente, eventualmente do già la mia disponibilità per aggiornare la Commissione nel caso in cui non avessimo ancora terminato diciamo l'illustrazione e non sia possibile dare risposta a tutti.

Chiedo scusa alla Commissione ma do già questa disponibilità.

OTTONELLO (Presidente)

Bene, grazie Assessore. Do lettura dell'elenco degli invitati alla nostra Commissione odierna. Systra Sotecni, abbiamo Ingegnere Paolo Marchetti, Ingegnere Davide Canestrelli, Ingegnere Angelo Sanna. Italferr, Ingegnere Mario Gambaro, Ingegnere Giuseppina Fadda. Per il Rina l'Ingegnere Daniele Gualco, per la MM società d'ingegneria l'Ingegnere Marco Arcuati. Ho invitato i Presidenti del Municipio, abbiamo invitato il Comitato "No cementificazione Terralba", Comitato "Metro San Fruttuoso", che però ha anticipato che sarà presente alle ore 15:00, il Circolo Nuova Ecologia Genova di Legambiente, Trenitalia, Direttore territorio produzione di RFI, l'Ingegnere Daniele Mari, sempre RFI Responsabile Pea della DTP Geometra Antonella Costa, le organizzazioni sindacali, FILT C.G.I.L., F.I.L.T. C.I.S.L., U.I.L.T., U.G.L., Orsa.

Bene, ho preso nota della presenza del Consigliere Bertorello, è arrivato, e quindi darei subito la parola all'Assessore Campora. Prego.

LODI (Partito Democratico)

Signor Presidente, mozione d'ordine, Lodi, mi sono segnata.

OTTONELLO (Presidente)

Non ho ancora aperto, grazie. Aspetti, eccola lì. Bene, mi dica, Consigliera Lodi, a lei la parola.

LODI (Partito Democratico)

Grazie Presidente, volevo solo fare una mozione d'ordine su questa Commissione, come è stata fatta su quella diciamo della tratta Brin- Canepari, perché comunque ricordo a tutti che questa Commissione è il frutto, come dire, di una richiesta che era partita dal Partito Democratico e dalla Lista Crivello e sottoscritta da tutta la minoranza, di un Consiglio monotematico su questo tema, perché da mesi era stata chiesta una Commissione, tra l'altro anche votata come ordine del giorno ai tempi del bilancio preventivo, ma la Commissione non arrivava e questo aveva poi portato a questa richiesta diciamo di Consiglio monotematico, rispetto alla quale poi comunque, su proposta di fissare una Commissione dedicata, tutta la minoranza ha fatto un passo indietro, proprio per permettere che ci fossero le audizioni e la possibilità di ascoltare ovviamente le parti che oggi sono qui convenute, che ringrazio, perché questo processo è un



COMUNE DI GENOVA

grande progetto, ma è un progetto che in qualche modo non ha avuto quel percorso di condivisione e di trasparenza anche in aula.

Ovviamente ringrazio l'Assessore Campora e dico la stessa che avevo detto la volta scorsa, che l'Assessore Campora si è avvicinato su questa partita in corsa, nel senso che ovviamente il primo periodo dell'amministrazione attuale non lo vedeva Assessore competente, quindi mi rendo anche conto che per lui sia stato un avvicinamento che abbia avuto anche le sue difficoltà, visti i molti temi; però sicuramente su questo progetto possiamo dire che un po' i tempi e un po' anche la trasparenza sono venuti meno.

Per cui oggi è una grande occasione, ringrazio il Presidente, e soprattutto lo ringrazio perché poi ha accettato di dividere, su proposta nostra appunto, con il Consigliere Crivello e gli altri, la Commissione, proprio per trattare in maniera specifica i due progetti che sono sostanzialmente molto diversi e vedono attori anche molto diversi, già oggi molti sono gli auditi, proprio perché è un progetto di grande complessità.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Sì, Consigliera Lodi, Diamo subito la parola all'Assessore Campora per l'introduzione. Grazie.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Io la ringrazio, l'importante che queste riunioni si tengano in sede di Commissione consiliare, proprio perché in sede di Commissione consiliare abbiamo la possibilità di approfondire meglio temi che difficilmente in Consiglio Comunale, visti i regolamenti, possono essere affrontati e avremo modo anche di sentire oltre l'intervento del Commissario e del Municipio della bassa Val Bisagno il Presidente Ferrante, con il quale, se non l'hanno già fatto, i miei uffici dovrebbero fissare già una Commissione, com'è già stata fissata anche in Val Polcevera, proprio in Municipio, in maniera tale che anche i Consiglieri municipali, il Presidente, la Giunta e i Consiglieri municipali possano avere la possibilità di approfondire un progetto estremamente importante.

Ribadisco e mi scuso che alle 16:45 dovrò allontanarmi, ma ribadisco anche la disponibilità di aggiornarla proprio entro una settimana, anche per affrontare i molti temi che verranno discussi, visto che il progetto della linea metropolitana oggi verrà illustrato dai progettisti, ma sappiamo che comunque si interseca con altre vicende che sono collegate e non lo sono e quindi alla questione più urbanistica che riguarda la linea, appunto la tratta Brignole, la tratta Levante, è una tratta che presenta difficoltà diverse e minori rispetto alla tratta Brin – Canepari, ma intorno a questo poi ci sono altre vicende che in qualche maniera si vanno a intersecare, che riguardano in particolar modo la destinazione urbanistica



COMUNE DI GENOVA

anche della zona ferroviaria di Terralba, sul quale, come ho già avuto modo di dire in altri momenti, non è stata presa alcun tipo di decisione sulla destinazione urbanistica, ma è intenzione dell'amministrazione tenere conto della vocazione di quei luoghi e del quartiere, di quelle che sono le esigenze del quartiere, evitando comunque di procedere a diciamo interventi impattanti di natura edilizia.

Questo è ancora un foglio tutto bianco che deve essere scritto, quindi è importante anche ricevere degli input.

Questa tratta, quindi la tratta Brignole – Martinez, che poi avrà anche l'uscita su Terralba, è una tratta il cui valore è di 18.100.000 euro. Ripeto quello che abbiamo detto nella scorsa Commissione, decreto 587 del 2017, è previsto un finanziamento totale di 137 milioni, di cui 64 per la tratta Brin- Canepari e di 18 milioni per la tratta Brignole Levante e 55 milioni per la fornitura delle unità di trasporto e successivamente, con ulteriore decreto, il numero 86 del 2018, vi è stato un ulteriore finanziamento per 15 milioni. Quindi questo al fine di andare ad individuare le fonti dei finanziamenti.

Il progetto si articola e si estende grossomodo per 750 metri, è una... Lo diranno poi i progettisti, non mi voglio sostituire a loro, è una linea a doppio binario a trazione elettrica e ha uno sviluppo appunto di 750 metri.

Questi sono i dati principali. Non ripeto quanto detto la scorsa Commissione riguardante la pubblicazione dell'iter progettuale, è il medesimo rispetto alla tratta Brin – Canepari, infatti è stato pubblicato il progetto e poi il progetto dovrà contenere il cosiddetto Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale, che è il PAUR. C'è stata l'attivazione da parte della Regione Liguria, ha confermato l'attivazione della procedura di via e questo è avvenuto il 4 febbraio del 2020 per entrambe le tratte; vi sono state poi delle richieste da parte degli uffici in relazione all'integrazione del progetto, poi ad aprile, il 24 aprile, è stato pubblicato anche sul sito web l'avviso dell'avvenuta consegna della documentazione, quindi si è dato avvio a quella che è la cosiddetta fase pubblica della procedura, che prevede entro sessanta giorni l'acquisizione dei pareri delle amministrazioni, di tutti gli enti pubblici competenti e le eventuali valutazioni delle osservazioni che potranno essere presentate da cittadini, da associazioni.

Questo grossomodo è l'iter diciamo procedurale in maniera estremamente sintetica. È indubbio che questo prolungamento è un prolungamento importante che la città aspetta veramente da tanto tempo e con questo collegamento potremo raggiungere un quartiere importante della città, il quartiere di San Fruttuoso e poi un domani vedremo, naturalmente ci sarà la possibilità di andare oltre, ma, come dico, intanto iniziamo a portare a casa questo progetto, è un progetto voluto da tutte le amministrazioni che si sono succedute ed è un progetto importante per la città.

Io ho concluso il mio intervento e naturalmente sono a disposizione per rispondere alle domande e alle segnalazioni, alle domande e alle proposte degli auditi e naturalmente del Municipio e naturalmente dei Commissari.

Grazie, Presidente.



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Assessore Campora. Vedo già due richieste di intervento. Volevo informare che intenderei svolgere la Commissione come la volta precedente, invitando ovviamente a intervenire prima i progettisti e quindi le società di ingegneria, Trenitalia, etc., e poi sentire i Comitati, sentire i sindacati, sentire i Presidenti di Municipio e poi naturalmente l'intervento dei Consiglieri.

Quindi do la parola senz'altro a Systra Sotecni.

GRILLO (Forza Italia)

Presidente, sono Grillo, volevo fare una mozione d'ordine.

OTTONELLO (Presidente)

Prego, Consigliere Grillo.

GRILLO (Forza Italia)

Prima che l'Assessore Campora si assenta, io avevo presentato un'iniziativa consiliare il 17 giugno del 2019, dove evidenziavo, ovviamente rilevando dalla stampa, quanto segue: è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Comune, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Ferrovie dello Stato sistemi urbani e Ferrovie dello Stato, per il prolungamento della metropolitana tra Brignole e Martinez.

Questo accordo sarebbe stato approvato da parte della Giunta, la Giunta in carica, questo protocollo, si scriveva in allora, stabilisce che se entro 24 mesi non si rispetteranno gli impegni previsti dall'intesa, l'accordo salterà. Ora, questa risposta e queste notizie stampa risalgono al 17 giugno del 2019, siamo praticamente già luglio del 2020, volevo verificare sotto l'aspetto dei finanziamenti se questa tempistica sarà rispettata. Ho concluso.

OTTONELLO (Presidente)

Prego, qualcuno è collegato? Sto chiedendo se sono presenti l'Ingegnere Marchetti, Ingegnere Canestrelli, Ingegnere Sanna della Systra Sotecni, altrimenti passo a Italferr. Ingegnere Mario Gambaro e l'Ingegnere Giuseppina Fadda?

INGEGNER FOGLINO (RUP.)

Mi scusi Presidente, sono l'Ingegnere Foglino, RUP. Questa tratta è progettata da MM e Rina, quindi Systra e Sotecni e Italferr erano presenti l'altra Commissione.



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Benissimo, allora Ingegnere Arcuati? Ingegnere Foglino, prego a lei la parola.

INGEGNER FOGLINO (RUP.)

No, io do semplicemente la parola ai progettisti, come già detto da lei, che sono o l'Ingegnere Gualco di Rina o l'Ingegnere Arcuati di MM. Prego.

OTTONELLO (Presidente)

Perfetto. Allora Ingegnere Gualco, prego, se è in linea...

OTTONELLO (Presidente)

I progettisti sono per questa tratta da quello che ho capito Rina e MM.

OTTONELLO (Presidente)

Trenitalia dovrebbero esserci, li ho invitati. Attendiamo una risposta. Intanto dà la parola all'Ingegnere Gualco del Rina.

INGEGNER GUALCO (RINA)

Okay, fatto. Buon pomeriggio a tutti, sono Daniele Gualco di Rina Consulting, Rina Consulting insieme a MM è, appunto, il progettista di questo prolungamento. Con questa presentazione cercheremo brevemente di inquadrarvi quello che è il progetto definitivo che abbiamo sviluppato e lo farò io tramite anche l'aiuto degli altri colleghi che sono collegati a questa Commissione.

Parto dal tracciato che ha già brevemente descritto l'Assessore Campora, che si sviluppa fondamentalmente a partire dal capolinea di Brignole, che è già in esercizio, che parte più precisamente dal tratto terminale, ovvero dal tronchino della stazione di Brignole, che deve essere in parte demolito per costruire il prolungamento. È un tratto a doppio binario, come già detto, vedete, spero riusciate a cogliere il binari pari che è quello in azzurro che vedete, ovvero quello più a monte, che ha una lunghezza di circa 745 metri e il binario dispari, che è quello lato mare, colorato in rosso, che ha una lunghezza di circa 683 metri.

Il tracciato, come dicevo, parte da Brignole, si sposta leggermente verso mare, sopra passa nel tratto iniziale la Via Archimede, poi passa qui sopra all'impronta di alcuni edifici di servizio di RFI, di cui è prevista la demolizione, sopra passa poi Corso Sardegna sul cavalcavia esistente, passa in fianco all'edificio, al capannone delle officine riparazioni locomotori di Trenitalia, che è quest'edificio



COMUNE DI GENOVA

che sto evidenziando, spero riusciate a vedere il mio puntatore rosso, dopodiché, scende leggermente di quota e va a finire nel tratto terminale, ovvero dietro a sud della scuola che si trova sul lato sud di Piazza Martinez.

Il tracciato è concepito dal punto di vista planimetrico e altimetrico in modo da garantire una velocità di percorrenza dei treni pari a 55 chilometri all'ora, che è la velocità di percorrenza del resto della tratta che è già in esercizio.

L'ultimo aspetto che evidenzio è che l'asse dei binari in corrispondenza della stazione Martinez, che vedete in questo punto, è in rettilineo.

Detto ciò, vediamo.

OTTONELLO (Presidente)

Scusi Ingegnere, può gentilmente alzare il volume?

INGEGNER GUALCO (RINA)

Sì, provo ad alzarlo ancora di più. Allora, in questa slide che non so se riuscite a leggere, che vi illustro brevemente, sono riportate un po' le considerazioni sul tracciato che è stato concepito in questo progetto definitivo. Alcune considerazioni sono fatte rispetto a quello che era il progetto preliminare del 2013 di questa tratta e altre considerazioni sono fatte diciamo in assoluto.

La differenza più evidente è la maggiore distanza che in questo tracciato si ha tra la sagoma del convoglio e la facciata degli edifici che si trovano più prossimi al tracciato. Per quanto riguarda il superamento di Via Archimede, in questo caso è previsto un impalcato che è di dimensioni inferiori rispetto a quello che era previsto nel progetto preliminare e questo si tradurrà in fase di costruzione in una riduzione dell'impatto sulla viabilità, perché sarà necessario soltanto una parzializzazione della carreggiata di Via Archimede, non la chiusura completa, come era originariamente prevista.

Inoltre, con lo spostamento più verso sud, viene meno la necessità di demolizione di una porzione dell'officina riparazioni di Trenitalia, perché il tracciato lambisce l'edificio ma non passa più sopra la sua impronta e poi ci sono una serie di considerazioni, che sono un pochino più generali, diciamo relative all'infrastruttura, che sono il trasferimento sulla metropolitana attraverso l'interscambio rappresentato dalla stazione di Martinez dei flussi di traffico che provengono dalle linee urbane che sono a servizio delle zone collinari di San Fruttuoso e quindi di conseguenza una possibile razionalizzazione della rete di superficie andando ad attestare su Martinez le linee collinari di cui sopra.

Inoltre, grazie alla configurazione che si è data alla stazione, e i suoi collegamenti, si può garantire ai passeggeri un agevole interscambio, evitando nel loro percorso pedonale l'attraversamento di strade trafficate.

Come ulteriore beneficio se vogliamo un pochino più indiretto ci potrebbe essere il decongestionamento del nodo di Brignole, sia dal punto di vista del



COMUNE DI GENOVA

numero di mezzi che del numero di passeggeri, che, potendo effettuare il trasbordo a Martinez possono ridurre l'afflusso su Brignole.

Infine, ma non ultimo, c'è una predisposizione del bivio verso Terralba per il futuro prolungamento e quindi verso l'ospedale di San Martino, andando quindi a coprire la domanda di trasporto che c'è verso la zona dell'ospedale, che oggi è collegata alla zona centrale soltanto attraverso le linee di autobus.

Scusate un secondo, perché si è bloccata la presentazione, non riesco a... Faccio un piccolo passo indietro per mostrare rapidamente quali erano invece le condizioni del progetto preliminare rispetto alla figura che ho mostrato prima. Nel progetto preliminare il prolungamento iniziava sostanzialmente in corrispondenza dell'attuale paraurti della stazione di Brignole e attraversava, sopra passava Via Archimede con un ponte completamente nuovo a due campate, quindi che era realizzato ex novo.

C'era poi un tratto che interferiva comunque con gli edifici di servizio di RFI, di cui parlavo prima, sopra passava Corso Sardegna sempre sul cavalcavia esistente, interferiva però con la prima campata, che è questa evidenziata in giallo, del deposito locomotori di Trenitalia.

Dopodiché, allo stesso modo, scendeva leggermente di quota, andando verso Martinez, con la differenza che l'asse dei due binari, rispetto a quanto abbiamo invece concepito nel definitivo era in curva anziché in rettilineo. Quindi queste sono un po' le differenze sostanziali rispetto a quello che era.

Ho saltato due slide, perché sostanzialmente dicevano quello che ho illustrato sulla figura. Questa slide invece ha il solo scopo di chiarire diciamo in quale ambito il raggruppamento di progettisti si è mosso nello sviluppo di questo progetto definitivo. Il raggruppamento ha come interfaccia il Comune ovviamente, come interfaccia unica, che a sua volta ha a fianco AMT come esercente del servizio e si interfaccia a sua volta con le varie emanazioni di Ferrovie che sono state già citate prima, sostanzialmente RFI, Trenitalia e FS sistemi urbani.

Il Comune con queste tre entità ha costituito il tavolo tecnico operativo proprio per portare avanti questo progetto. Quindi il raggruppamento si è sostanzialmente interfacciato, sempre tramite il Comune, con tutte le realtà che vedete citate in questa slide.

Il tracciato che ho mostrato nella prima diapositiva quindi è nato anche dal confronto con tutte queste entità che ho citato. Vado ad elencare brevemente quali erano questi vincoli, perché, appunto, aiutano a capire quale sia stata la scelta del tracciato che poi è stato definito.

Da parte del Comune c'era la richiesta di garantire il prolungamento verso Levante della linea, relativamente al futuro prolungamento verso Terralba e quindi era necessario evitare degli attraversamenti a raso, ma le uscite in stazione dovevano essere realizzate mediante sovrappassi e questo lo vedremo dopo.

Inoltre era richiesta la sistemazione dell'area antistante la stazione, in modo da consentire la realizzazione di due uscite detenuta stazione e della rampa di accesso su Via Casoni, mentre nel progetto preliminare era prevista un'uscita sola. Dalle Ferrovie RFI veniva la richiesta di compatibilità del tracciato con il progetto di



COMUNE DI GENOVA

riqualificazione del piano del ferro attuale, che verrà modificato nei prossimi anni e ovviamente il rispetto delle distanze minime tra i binari in esercizio e il confine dell'area di sviluppo della metropolitana.

Inoltre c'era un terzo aspetto, che era la viabilità di emergenza, perché l'accesso al sedime ferroviario avviene soltanto dalla rampa in corrispondenza di Corso Galilei; era quindi necessario predisporre, come viabilità di emergenza, questa rampa, in modo che garantisse l'accessibilità non solo all'area della metropolitana ma anche all'area ferroviaria da parte dei mezzi di emergenza quando è necessario.

Infine, come ho descritto prima, una ricollocazione dei tre fabbricati di servizio, che sono interessati dalla demolizione in quanto interferiscono con il tracciato.

Dal lato Trenitalia c'era la questione relativa al capannone delle officine riparazioni, che ha un vincolo storico da parte della Soprintendenza, essendo un edificio più antico di settant'anni e la necessità di ricollocazione di alcuni depuratori, che sono interferenti con il tracciato.

Come ho detto prima, il primo punto, il primo vincolo, è venuto meno, in quanto il tracciato poi concepito non va a interferire con il capannone e quindi diciamo si è risolto il problema in questo modo.

Da AMT, infine, c'erano alcune richieste, una relativa all'esercizio della tratta già attiva fino a Brignole, quindi che i lavori di demolizione della porzione di tronchino che è necessario demolire per la realizzazione dei nuovi binari avvenisse in un periodo di bassa affluenza, quindi sostanzialmente durante il periodo estivo.

L'altra richiesta era che la stazione Martinez fosse dotata di almeno due ingressi uscite distinti, che la banchina avesse i binari dei due assi in rettilineo e in curva, come dicevo prima e c'è poi stata la disponibilità all'adozione di una soluzione di armamento che preveda l'utilizzo di ballast e, sempre per quanto riguarda la stazione, la realizzazione di adeguati spazi tecnici per l'alloggiamento di quanto è necessario per l'esercente.

Questa che vedete, purtroppo forse è a video un po' in piccolo, ma è per dare un'idea del progetto nella sua completezza e nella sua interezza, perché prima abbiamo parlato soltanto del tracciato, quindi partendo dal lato di Brignole, vedete l'inizio del nuovo tracciato che è in questo punto, vedete la rampa di accesso dei mezzi di emergenza, di cui ho parlato prima, il passaggio sopra Via Archimede con la realizzazione di una... In realtà di un semimpalcato, che dicevo copre soltanto metà della carreggiata, il transito sull'impronta degli edifici da demolire su Corso Sardegna, il transito a fianco del capannone e poi la discesa in area Trenitalia verso Martinez. Vedete che la stazione è posizionata sul retro della scuola, che si trova sul lato sud di Piazza Martinez, che è quest'edificio che sto evidenziando. Il collegamento pedonale lo vedete qui, è sul fianco di Levante della scuola di Piazza Martinez.

Ecco, in questa planimetria vedete una parte di opere in più rispetto a quello che ho mostrato nella prima, che è quello che nei documenti è denominato come lotto 2. Queste opere sono state concepite quando nei vari confronti in fase



COMUNE DI GENOVA

iniziale di sviluppo del progetto è emersa la possibilità che l'edificio del torni in fossa di Trenitalia, che si trova più o meno in questa zona, possa in realtà non essere dismesso e quindi ci sia la necessità di accesso a questa struttura da parte di Trenitalia.

A questo punto, per garantire comunque, seppur in termini provvisori, un accesso, un collegamento diciamo tra la stazione Martinez e la zona di Terralba, si è sviluppata questa parte di opere che poi ora vedremo un pochino più in dettaglio, quindi un collegamento con il cavalcavia ferroviario di Terralba e con proprio Piazza Terralba, attraverso gli spazi che si trovano qui sotto il cavalcavia dove attualmente si sono collocate delle attività.

Quindi questo per dare una visione d'insieme del progetto. Adesso, per entrare un pochino più nel dettaglio di quelle che sono poi le opere più importanti, ovvero la stazione con i relativi collegamenti, cedo la parola alla collega, Ingegnere Morassi, che vi dà qualche dettaglio in più, avendo seguito direttamente la progettazione della stazione.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Ingegnere Gualco. A lei la parola, Ingegnere Morassi. Prego.

INGEGNERE MORASSI (MM RINA)

Buon pomeriggio a tutti. Vediamo, come ha detto Daniele, che nella zona immediatamente a sud di Piazza Martinez, in adiacenza con la scuola Guglielmo Marconi è prevista la realizzazione della nuova stazione. La stazione è dotata di due ingressi, come abbiamo visto, come risposto, è composta da una banchina di lunghezza pari a circa 80 metri, protetta da una pensilina sostanzialmente nell'area compresa tra i due binari previsti.

Al fine di sovrappassare quello che è il binario pari, quello che è il binario più a nord, è prevista la realizzazione di due nuclei di testata banchina in calcestruzzo armato, dotati sia di ascensori che di scale e due sovrappassi in carpenteria metallica, collegati a due nuclei nella zona immediatamente a nord del binario pari. Questi dotati solo di ascensori, mentre invece le due scale sono previste, realizzate in carpenteria metallica, a fianco nella zona diciamo della futura piazza che è prevista nella zona compresa tra i binari e Piazza Martinez.

Sono previsti inoltre tre percorsi pedonali, coperti da un pergolato metallico, che si snodano uno verso Ponente, verso diciamo la direzione Brignole, l'altro in collegamento con Piazza Martinez, dotato in questo caso di tappeto mobile e l'ultimo, di collegamento verso il Levante, quello che è denominato poi in prosecuzione lotto 2, verso diciamo la zona di Terralba.

Alla confluenza dei tre percorsi è prevista una struttura in acciaio Cor-Ten, denominata, quella che vedete nella slide, come struttura di ingresso stazione, esattamente quella.



COMUNE DI GENOVA

Ora possiamo passare all'altra slide, sulla sinistra in alto vedete una vista render presa dal piano banchina, la banchina è protetta, come abbiamo detto, da una pensilina di lunghezza pari a circa 80 metri, è prevista con delle colonne in calcestruzzo armato di sezione circolare, poste va bene ad interasse di circa 10 metri e collegate longitudinalmente da una trave scatolare tematizzata con dei fori e una carpenteria metallica secondaria. Sulla destra in alto vediamo invece una vista render presa dalla piazza ed in particolare l'arrivo del percorso pedonale di collegamento con Piazza Terralba, la struttura d'ingresso stazione, il percorso pedonale di lontananza, la struttura di sostegno della scala d'ingresso e uscita verso poi la stazione.

Possiamo passare all'altra slide. Ecco, in questa slide vediamo un particolare della struttura di copertura dei camminamenti, della struttura d'ingresso stazione posta alla confluenza dei tre camminamenti e ancora in alto a destra un particolare della carpenteria metallica di uno dei due sovrappassi, come dicevamo realizzati in carpenteria metallica con delle strutture reticolari, il nucleo di collegamento e la scala di ingresso e uscita verso la piazza, sostenuta da una travatura reticolare, il nucleo di collegamento e la scala d'ingresso e uscita verso la piazza, sostenuta da una travatura reticolare. Vediamo ancora in alto a sinistra quella che potrebbe essere una vista renderizzata, presa dalla Piazza Martinez, di ingresso alla stazione.

Possiamo passare alla prossima slide. Ecco, quanto abbiamo finora erano diciamo le opere civili che rientravano in quello che è denominato il lotto 1, come ha detto il mio collega Daniele, nel corso dello sviluppo della progettazione è emersa l'idea di prevedere un collegamento pedonale verso Levante ed in particolare verso la zona del Ponte di Terralba; in particolare in questo secondo lotto è prevista la realizzazione di un percorso pedonale dotato di tappeti mobili in entrambe le direzioni per dare maggiore fruibilità al collegamento. Ed ancora, una scala poi di collegamento verso quello che è il Ponte di Terralba.

Questo lo vediamo meglio nella prossima slide, in particolare arrivati in corrispondenza del Ponte di Terralba, da cui in alto sulla sinistra è presa diciamo la vista rendere possibile. Sono previste due uscite, l'una rimanendo in quota ed attraversando l'attuale area occupata dal deposito Amiu, l'unità territoriale Amiu attualmente è sita al di sotto della rampa nord del ponte, si prevede un ingresso e uscita su Via Filippo Casoni e questa è quella che si può vedere nella vista render in alto sulla destra.

Ancora, prendendo invece le scale o in alternativa l'ascensore previsto, è possibile l'ingresso e l'uscita direttamente dal Ponte su Terralba.

Io ho concluso con la panoramica.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie. Due parole senz'altro la Consigliera Lodi, per mozione d'ordine. Prego Consigliera Lodi.



COMUNE DI GENOVA

LODI (Partito Democratico)

Sì, Presidente, mi scusi, perché mi sono... Non vorrei avere perso un pezzo, volevo capire se sono auditi sia RFI che Trenitalia. RFI mi pare di sì, Trenitalia forse mi è sfuggito.

OTTONELLO (Presidente)

Li abbiamo invitati entrambi.

LODI (Partito Democratico)

Okay, sono presenti?

OTTONELLO (Presidente)

Questo non l'ho ancora capito, adesso chiederò.

GRIMALDI MARIO (RFI)

Come RFI io sono presente, sono Mario Grimaldi e anche l'Ingegnere Divenuta, non ho capito se è presente o meno, forse aveva difficoltà a collegarsi, ci siamo sentiti prima.

Divenuta (RFI)

Mi sono collegato, mi sono collegato.

GRIMALDI MARIO (RFI)

Allora come direzione investimenti ci siamo.

LODI (Partito Democratico)

Grazie mille.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie a lei. Grazie per l'illustrazione. Io proseguirei negli interventi proprio con Trenitalia e Rfi, quindi chi vuole prendere la parola? Prego.



COMUNE DI GENOVA

DANIELE MARI (RFI)

Per quanto riguarda RFI, sono Daniele Mari, non abbiamo diciamo previsto un intervento, perché, appunto, non c'è. Tutto si sostanzia nella descrizione del progetto che è stata appena rappresentata, nella quale appunto è stato evidenziato che ci sono, per quanto riguarda RFI, degli edifici interferiti per i quali abbiamo previsto una ricollocazione, il tracciato è compatibile con quello che è sia l'assetto attuale di Brignole e sia l'assetto futuro previsto nel nostro piano industriale. Quindi io mi limiterei a dare questa conferma, poi se ci sono delle domande specifiche siamo disponibili.

Non so se i colleghi di Direzione investimenti a tal proposito vogliono aggiungere qualcosa.

GRIMALDI MARIO (RFI)

Io personalmente, sono Grimaldi, no, non ho niente da aggiungere a quello che ha già detto Daniele Mari.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie. Darei senz'altro la parola ai Comitati, quindi il Comitato "No cementificazione Terralba", Comitato San Fruttuoso che credo si sia collegato, il Circolo Nuova Ecologia, Genova Legambiente. Prego, chi desidera prendere la parola?

LANZAROTTO STEFANO (Comitato contro la cementificazione Terralba)

Io come Comitato di Terralba, buongiorno, sono Stefano Lanzarotto. Posso mettere in comune un documento che ho inviato, quindi dovrebbero averlo almeno tutti, vedete il documento oppure no? Sono riuscito a metterlo...

OTTONELLO (Presidente)

No, non ancora. La regia consiglia di premere il terzo bottone da sinistra.

LANZAROTTO STEFANO (Comitato contro la cementificazione Terralba)

Perfetto, va bene. Allora, questo documento è stato inviato alla segreteria della Commissione, quindi credo che sia a disposizione di molti. Il mio intervento di oggi è pensato in due parti, una parte relativa al protocollo d'intesa stipulato,



COMUNE DI GENOVA

quello del 2019 già accennato, tra il Comune di Genova e tutto il gruppo RFI, e la seconda parte proprio specifica più nel progetto.

Per quanto riguarda il protocollo, diciamo nelle parti generali del protocollo e anche dei protocolli precedenti si prevedeva il prolungamento, si enuncia sempre il prolungamento della metropolitana sino alla base dell'ospedale San Martino, cioè attraversare tutta praticamente l'area ferroviaria qui in vista area praticamente. Questo però è a livello diciamo di cose iniziali, mentre poi l'oggetto di questo protocollo si ferma solo ed esclusivamente al prolungamento fino a Piazza Martinez.

Questo naturalmente comporta una riduzione del bacino d'utenza e quindi minori entrate per AMT e la metropolitana in generale, una riduzione (inc.) del trasporto pubblico del Levante cittadino e quindi anche una riduzione dei veicoli privati che accedono al centro città. Lo dico perché in questo protocollo sono specificati gli immobili che vengono, sono necessari fino a Piazza Martinez, ma non è indicato nulla per quanto riguarda la prosecuzione e l'individuazione della linea, del tracciato ferroviario di quanto segue per la stazione, tutti gli spazi accessori e non è indicato soprattutto in questo protocollo l'obbligo da parte del gruppo RFI in generale di cedere poi queste aree proprio per il prolungamento.

Quindi riteniamo che, lo chiedo all'Assessore, chiedo alla Giunta e a tutto il Consiglio Comunale, RFI, a chi è presente, che effettivamente questo protocollo d'intesa sia integrato di questa parte qui, perché poi ci ritroviamo con la possibilità che la strada è sbarrata per la prosecuzione. Quindi credo che sia una cosa importante.

Poi il secondo punto, il secondo aspetto che c'è in questo protocollo è che tutte le aree e i fabbricati necessari o comunque che sono stati inglobati nel discorso di arrivare con la metropolitana fino a Piazza Martinez verranno pagati, diciamo comprati dal Comune a un prezzo equo, forse verrà stimato dall'Agenzia delle Entrate, e qui tutto okay. Però c'è una parte in cui questa (inc.) è sottoposta al vincolo che il Comune cambi la destinazione urbanistica, questa è Piazza Martinez, quindi è la prima parte, la vendita di queste aree qua praticamente sottoposte al fatto che il Comune cambi la destinazione d'uso. È prescritto proprio che in pratica non si effettuerà la vendita fino a che il Comune non cambi la destinazione d'uso delle aree.

Allora, questo cambio di destinazione d'uso stiamo parlando di aree attualmente a servizi ferroviari, il cambio di destinazione è verso fini diciamo economici di guadagno, quindi in pratica avremo una idrogeologica per il Municipio e diciamo per la zona, una impermeabilizzazione del suolo, se questo si farà, un incremento di densità abitativa, potete vedere dalla fotografia la densità che c'è, un aumento del traffico veicolare e una preclusione dell'utilizzo di queste aree.

Stiamo parlando di aree che vanno praticamente dal ponte di Terralba a... Qui si vede l'ospedale San Martino, Corso Gastaldi da questa parte. Quindi più o meno su una buona parte, la parte nord di quest'area. Questo però costituisce inoltre un doppio beneficio economico per il gruppo ferroviario, perché se da un lato queste aree che vengono acquisite dal Comune vengono pagate a prezzo di



COMUNE DI GENOVA

mercato, in più riceve anche un beneficio per il cambio di destinazione d'uso di queste altre.

Invece per il Comune e per i cittadini questo è un perché vengono pagati una volta e praticamente i cittadini perdono aree, hanno una riduzione dei valori dei propri immobili ed è anche moralmente scorretto nei confronti di chi era proprietario di queste aree e sono state espropriate a costi esigui proprio per la finalità di uso pubblico. Allora noi diciamo che, chiediamo che tutte queste aree permangano a uso pubblico e non si faccia questa trasformazione, chiediamo che qualora le Ferrovie non... Diciamo una parte di queste aree non le utilizza più per i propri scopi, questo noi non sappiamo, sono dei loro piani, ma che queste aree, soprattutto quelle a ridosso di Via Torti e di Terralba, vengano naturalmente comprate magari dal Comune o dalla Regione per mantenerle a servizio pubblico, per fare in primis il prolungamento della metropolitana, che se non poi se queste aree verranno trasformate verrà proprio tagliata fuori e quindi diciamo mantenerle per fare tutta una serie di spazi, quali praticamente il parco lineare o cose... Piste ciclabili e così via, collegamenti a servizio.

Un terzo elemento che vorremmo sottolineare è questo. Per poter fare questa trasformazione urbanistica è necessario tra tante cose anche quella che il piano di bacino qui non preveda nessun particolare vincolo. Ora, questa si vede il progetto... Vado un po' avanti, scusate, mi sono fermato su quell'immagine lì, queste sono le aree diciamo che sono precisate per quanto riguarda la pista e queste sono le aree, una parte di queste aree dove dovrebbe avvenire il cambio di destinazione d'uso. Sono più nello specifico queste.

Per quanto riguarda il piano di bacino, allora, qui c'è la legenda, dove si può vedere che le aree con il tratteggio orizzontale sono quelle che hanno subito un solo evento alluvionale, quello del 2011, quindi nove anni fa, e gli altri hanno subito più eventi alluvionali, la parte a tratteggio. Però, se vediamo, le aree che hanno subito quest'unico evento sono state trattate come vincolo in maniera differente, per le aree sempre ferroviarie dei capannoni della manutenzione sono aree che hanno un vincolo per il fatto che... Per un ritorno di piena nell'ambito di duecento anni, le aree di Via Donghi praticamente sono aree, vedete che qui ci sono dei tratteggi, che hanno subito solo un evento, sono state vincolate, in rosa, rosso, con vincolo massimo, quel ritorno di cinquant'anni, mentre queste aree qui sono a ridosso di aree rosse e sono a una quota inferiore di Via Donghi, quindi se qui si allagherà queste acque diciamo arriveranno anche in questa zona qua, assolutamente, anche perché questo è terreno alluvionale e poroso. Questa differenza di trattamento noi non riusciamo a capirla, nel senso che i calcoli fatti nel piano di bacino sono abbastanza complessi, non siamo geologi, ma sinceramente come cittadini non la comprendiamo molto.

Teniamo presente inoltre che questa cosa qui si ripete in maniera simile sull'aggiornamento del piano di bacino che è stato predisposto, ma in questo momento è fermo, diciamo è sospeso come efficacia in attesa che vengano ultimate le opere, questo è il miniscolmatore cosiddetto, con le opere del Rio Noce e qui del Rio e finché non verranno ultimate queste, finché non verrà ultimata praticamente la copertura del tratto terminale del Bisagno come opera



COMUNE DI GENOVA

idraulica e anche collaudata, questo per il bacino non sarà efficace, però è già stato predisposto.

Come vedete, è rimasto, queste sono le fasce, quindi la fascia A è la fascia a massimo rischio, tutta la zona di Via Donghi, Via Manuzio e fino a Terralba, Via Torti e così via è rimasta zona rossa, nonostante che il piano di bacino preveda un'opera e quindi vuol dire che questa è grave diciamo come situazione (*inc. – problemi di audio*) bianche nelle aree ferroviarie e teniamo presente che ci sono degli allegati dove c'è anche, le tavole dove si vede ci sono terreni alluvionali, totalmente porosi, quindi perché le zone già urbanizzate sono zone rosse e queste da urbanizzarsi, comunque da eventualmente trasformarsi rimangono bianche, lo chiediamo ai tecnici, lo chiediamo a cittadini deve essere spiegato questo.

Passando invece al progetto in questione di oggi, noi segnaliamo alcuni aspetti. Per quanto riguarda l'insonorizzazione, questo è un pezzo della tavola, qui siamo a Brignole, questo è il torrente Bisagno, Via Archimede, Corso Sardegna, la tratta metropolitana è questa. C'è stato fatto vedere dai progettisti, la tratta metropolitana è molto vicina agli edifici. Allora, sono stati previsti per quanto riguarda l'insonorizzazione degli elementi che servono per la riduzione delle vibrazioni (*inc.*), questo però soprattutto in quest'area qua, siccome poi c'è una parte successiva che è quella praticamente tra la prossima stazione metropolitana e questo è il Ponte di Terralba, ci sono tre edifici più la scuola, gli edifici di Via Casoni, questa è la pensilina che non è stata detta prima, una linea passa veramente vicino, soprattutto poi nell'ottica di proseguire, in questo momento è ferma, e quindi chiediamo che questi smorzatori vengano messi anche in questa tratta qui in prossimità di questi tre edifici. Inoltre noi abbiamo visto barriere antirumore, perché questi edifici si affacciano proprio direttamente e i treni passeranno davanti, chiediamo che la progettazione di barriere antirumore per l'abitato diciamo venga fatta anche in sintonia, insieme, coinvolgendo le amministrazioni dei palazzi coinvolti, sia per questa parte tra Martinez e Terralba, sia per la prima parte di Corso Sardegna.

Si è parlato dei marciapiedi mobili, che non servono come le scale mobili per (*inc. – problemi di audio*) e quindi diciamo per traslare, per camminare in piano, crediamo che questi marciapiedi siano più ingombranti naturalmente dei percorsi normali e onerosi sia dal punto di vista realizzativo ma poi anche dalla manutenzione, se questa manutenzione che graverà naturalmente su AMT o anche sulla metropolitana, quindi riteniamo che queste opere qui siano abbastanza inutili, si possano impiegare meglio almeno i soldi in altre parti del progetto.

Soprattutto se non si farà poi la manutenzione queste saranno un elemento di degrado naturalmente di questa stazione.

OTTONELLO (Presidente)

Scusi, Ingegner Lanzarotto, dovrebbe gentilmente avviarsi alla conclusione.



COMUNE DI GENOVA

LANZAROTTO STEFANO (Comitato contro la cementificazione Terralba)

Sì, niente, chiediamo delle fontanelle di acqua potabile, sulle pergole suggeriamo, ci sono delle pergole di camminamenti, di mettere dei pannelli fotovoltaici anche per l'illuminazione, non sono previste piste ciclabili, almeno, da quello che abbiamo visto, quindi chiediamo che piuttosto anche rispetto a questi percorsi, di questi marciapiedi mobili, che siano previste delle piste ciclabili, sia verso Terralba che verso Piazza Giusti, dove è stata indicata una scala di servizio dietro i palazzi di Via Giacometti e quindi utilizzarla sia come percorso pedonale che come pista ciclabile.

Allora, verso Piazza Giusti chiediamo che nelle strutture venga fatto un parcheggio che possa ospitare i parcheggi di Piazza Giusti e pedonalizzarla, per quanto riguarda le aree verdi, sono segnate alcune piante, dunque il principio che è indicato è quello del minimo costo manutentivo, crediamo che la progettazione di spazi verdi. Debba darsi più importanza alla quantità di CO2 assorbita, degli inquinanti, dell'ossigeno prodotto, dell'umidità, l'ombreggiamento e affrescamento.

Chiediamo quindi che vengano cambiate le essenze verso essenze di prima grandezza, il Gelso Bianco ha dei problemi da punto di vista di produrre delle che sporcano il pavimento e rendono il terreno scivoloso e possono attirare mosche e vespe e così via, e soprattutto c'è il ficus repens che è una pianta che il suo fogliame è tossico per ingestione e il contatto può creare anche allergia, si potrebbe sostituire con altre essenze, gelsomini, particolarmente profumati.

Ultimo punto, accenno che nello studio fatto da Rina sul tracciato, ha evidenziato che l'area di Piazza Martinez è sondabile per tempi inferiori o uguali a cinquant'anni e che tutto il tracciato non è esondabile, solo per il fatto che la quota è posta praticamente a livello superiore rispetto alle strade cittadine, quindi addirittura gli studi fatti, sono molto in una situazione più difficile, più gravosa di quella che è sul piano di bacino, per cui diciamo ricordiamo che praticamente sia le aree di Terralba che tutte le altre aree sono pericolose dal punto di vista di scavi, fondazioni, costruzioni, anche per il fatto che esiste uno strato impermeabile che separa la falda potabile profonda da quella superficiale inquinata e questi scavi potrebbero metterle in comunicazione.

Ho finito, il documento è a disposizione di tutti. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Ingegnere Lanzarotto. Vogliono intervenire gli altri Comitati? Prego.

CARIDI LEONARDO (Comitato Metro San Fruttuoso)

Innanzitutto volevo ringraziare il Presidente della Commissione per averci concesso di essere auditi in questa Commissione consiliare, comincerei con



COMUNE DI GENOVA

esporre, appunto, alcune perplessità che noi membri del Comitato abbiamo in merito a questo progetto definitivo e alcune proposte che ormai da qualche tempo abbiamo... Di cui abbiamo anche già discusso.

Innanzitutto volevamo avere dei chiarimenti in merito a un'incongruenza che sussiste tra la data di inizio dei lavori comunicata dal Comune di Genova e la possibilità effettiva di iniziare questi lavori entro la fine dell'anno, poiché invece, per gli accordi che il Comune di Genova ha preso con Trenitalia, ci risulta che i lavori non potranno iniziare prima del 2023, per cui appunto quest'incongruenza ci porta a non comprendere come sia possibile effettivamente che i lavori possano iniziare, permettendoci, cioè permettendo al Comune di poter ottenere i fondi che gli sono garantiti fino al 31 dicembre di quest'anno corrente e quindi, appunto, la prima perplessità, forse la più importante che abbiamo, è questa che riguarda l'impossibilità di cominciare i lavori per tempo e di cominciare i lavori con i fondi che possono essere garantiti, appunto, come ho già detto, fino alla fine di quest'anno.

Un'altra perplessità che abbiamo riguarda il lotto numero 2, del quale siamo appunto contenti e che però non è da come è stato esposto e presentato non è chiaro se venga, se le spese per la costruzione di questo lotto siano coperte, appunto, dai fondi, dai 18 milioni, che sono garantiti, oppure se queste spese invece vanno a pesare sulle spalle del Comune di Genova stesso.

Un'altra questione riguarda inoltre il capannone delle Ferrovie subito dopo il Ponte di Terralba, perché non è stato menzionato all'interno della presentazione del progetto e che se dovesse rimanere stabile nella posizione in cui trova in questo momento renderebbe più complesso un prolungamento successivo, cosa che noi ci auguriamo, nella zona di San Martino e appunto di Terralba, per cui ci chiediamo se questa questione sia semplicemente, cioè se sia stata trattata o meno.

E infine un'altra perplessità, volevo adesso invece partire con le proposte che abbiamo appunto volevo condividere con voi una presentazione che abbiamo prodotto prima che venisse presentato questo progetto definitivo, che fondamentalmente consiste in questo.

Questa è chiaramente una bozza, che rappresenta un po' le esigenze che noi come Comitato Metro San Fruttuoso pensiamo siano necessarie per il quartiere. Come nel progetto definitivo è esposto, è presente un percorso solamente pedonale che però non giunge fino a Piazza Giusti, ma che si limita ad arrivare a metà di Via Paolo Giacometti, noi invece ci verremmo che questo percorso possa essere allungato, appunto fino a raggiungere Piazza Giusti e che sia un percorso non adibito unicamente ai pedoni ma che possa invece essere ciclo pedonale, per facilitare anche una mobilità di un altro tipo al di là dei mezzi privati e dei mezzi pubblici.

Poi vorremmo anche proporre, appunto, come potete vedere, questa come dire, a proseguito del lotto 2 del parcheggio, quest'area verde che possa portare nelle attuali officine di Trenitalia, che vorremmo venissero riqualificate e messe a disposizione del quartiere, tramite la creazione di spazi di aggregazione, culturali, spazi sportivi e quindi ci terremmo ad avere chiarificazioni in merito, in quanto ad adesso non è stata appunto data alcuna certezza in merito.



COMUNE DI GENOVA

Sempre seguendo questa perplessità che abbiamo, ci piacerebbe che tutta la datazione di questo progetto, che in quanto progetto definitivo comunque dovrebbe essere una proposta ben strutturata anche a livello di tempistiche, che queste tempistiche vengano esplicitate e che, appunto, possano permetterci di comprendere quali siano i progetti ben definiti anche in questo ambito.

Questo era quello che ci tenevamo a dire all'interno di questa Commissione.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, signor Caridi Leonardo. Abbiamo adesso qualcuno del Circolo Nuova Ecologia?

MARCO FABBRI (Nuova Ecologia)

Sì, Marco Fabbri, grazie.

OTTONELLO (Presidente)

A lei la parola.

MARCO FABBRI (Nuova Ecologia)

Per quanto ci riguarda, noi affrontiamo un po' il discorso a partire da quelle che sono diciamo delle valutazioni anche a carattere generale, visto che comunque chi ci ha preceduto è sceso piuttosto diciamo esaurientemente nei dettagli di quelle che possono essere valutazioni, osservazioni riguardo al progetto e le criticità che pone.

Noi innanzitutto vorremmo, appunto, far riflettere su un dato, partire da un dato, che è quello che è contenuto nel PUC, nell'analisi del costruito, nella descrizione fondativa, analisi del costruito laddove poi va a identificare dei parametri urbanistici.

Questi parametri urbanistici per quanto riguarda il Municipio della Bassa Val Bisagno, che è uno dei Municipi diciamo più piccoli, identifica in realtà una densità o meglio una compattezza urbanistica tra le maggiori, la seconda in assoluto dopo quella del centro est, quindi del centro storico, quindi noi ci troviamo in un luogo, in un Municipio che presenta questa problematica. Praticamente il rapporto tra superficie agibili e volumi del costruito è tale che, essere la seconda, il secondo Municipio dove esista diciamo dal punto di vista compattezza urbanistica una grande quantità appunto di costruito.

Allora, qua al di là del ragionamento che si sta facendo su quella che è una linea di trasporto aggiuntiva che quindi di per sé non può che trovarci in teoria d'accordo, ci vede invece fortemente critici laddove questa viene fatta discendere da una valorizzazione di aree che sono quelle che vorrebbe avere come diciamo



COMUNE DI GENOVA

cambio di destinazione d'uso. Quindi il problema relativo al distretto di trasformazione dove noi non conosciamo la destinazione delle aree, né diciamo verso Levante né verso Ponente, si pone nella misura in cui chiaramente (*inc. - problemi di audio*)... quella che rimane in capo alle ferrovie, che è quella che se dovesse passare appunto grazie a quest'accordo al Comune vorremmo capire quale possa essere, perché è chiaro che se noi abbiamo un'aggiunta di volumi, con residenze, con i problemi che sono stati segnalati dal punto di vista della questione idrogeologica e anche della qualità dell'aria, visto che si aggiungerebbe ulteriore carico, sia quelle di Levante, dove praticamente avremmo il problema di capire che cosa poi se ne possa fare anche qualora il Comune li dovesse acquisire per farne cosa.

Quindi dal nostro punto di vista se diciamo nuove edificazioni sono improponibili, perlomeno, a meno che non si vada a verificare nel dettaglio che cosa. Ma questa è una parte che viene diciamo tenuta oscura, d'altra parte per quanto riguarda le destinazioni d'uso di quelli che sono volumi che rimarrebbero al Comune pongono dei problemi.

Diciamo che è chiaro che se noi dovessimo ragionare sul fatto che lì ci vanno appunto uffici o addirittura centri diciamo di media vendita con attrazione di nuovo traffico, a maggior ragione laddove fossero degli ipermercati medio grandi, potrebbero indurre proprio il traffico privato, perché a differenza di altre situazioni che magari potrebbero essere diciamo governate con il supposto servizio aggiuntivo offerto da metrò e forse anche un domani da quello che può essere la linea diciamo delle ferrovie per quanto riguarda una metropolizzazione della tratta ferroviaria, quindi mi pare che anche le Ferrovie ipotizzassero la possibilità di istituire una fermata; però, appunto, se queste cose qua poi le facciamo corrispondere con delle destinazioni d'uso che richiamano traffico privato espressamente con persone che vanno a fare la spesa e non possono certo portarsi via grandi quantità di roba con i mezzi pubblici, la cosa andrebbe in assoluta controtendenza.

Un altro aspetto che naturalmente va sottolineato, che quindi c'è anche bisogno di capire laddove per esempio si dovessero mantenere dei volumi, parlo adesso della zona Levante, e si volesse in particolare destinare a parcheggio questo dovrebbe essere finalizzato a offrire la possibilità di introdurre il mezzo di trasporto pubblico anche sull'asse di Corso Sardegna, quindi andando a individuare un mezzo che abbia la corsia riservata, quindi liberando lo spazio delle macchine, occupato dalle macchine e portandole in questa zona. Quindi questo sarebbe strategico sia per il quartiere ma anche per tutta la città, perché poi in definitiva se noi togliamo traffico privato, garantendo sull'asse Corso Sardegna, Corso De Stefanis dei mezzi di trasporto pubblico che assorbono appunto buona quantità, grande quantità di utenza, a questo punto li togliamo dal traffico cittadino e quindi possiamo anche pensare all'arredo urbano, ai marciapiedi, all'introduzione di alberature, del viale alberato di Corso Sardegna, ma anche ad altri posti dove potrebbe trovarsi la possibilità di introdurre allargamento di marciapiedi, introduzione di punti sosta e di alberature.



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Scusi, Ingegnere, le chiedo gentilmente di avviarsi alla conclusione. Grazie.

MARCO FABBRI (Nuova Ecologia)

E quindi è strategico capire quale sia lo scenario in cui ci muoviamo, quindi se non si ha questi dati noi non possiamo pensare di dare un giudizio positivo comunque sia all'opera, perché tutto deve essere valutato complessivamente.

Quindi da un certo punto di vista anche il fatto che non ci siano garanzie se non diciamo a voce sulla prosecuzione strategica, sempre nell'ottica di intercettare maggiori flussi di utenza, corre il rischio di diventare poi un boomerang alla stessa AMT, laddove questo non si realizzasse, anzi, ho visto che c'è questo progetto che potrebbe essere ritenuto concorrenziale da parte delle Ferrovie di avere una stazione a Terralba e fare un percorso diciamo, una tratta di carattere metropolitano, potremmo trovarci in una situazione che il metrò diventerebbe cronicamente passivo, come già è, ma non potrebbe più risollevarsi. Quindi ci sarebbe un grave pregiudizio anche per le casse dei cittadini insomma sostanzialmente, quindi da questo punto di vista noi vorremmo porre attenzione, perché lì ci potrebbero essere dei profili di responsabilità per chi va a decidere queste cose, laddove non si abbiano delle garanzie di avere un effettivo diciamo scenario più favorevole per l'AMT.

In questo senso sarebbe augurabile anche sentire, audire anche il Presidente dell'AMT, per avere degli ulteriori diciamo ragguagli e anche richieste che lo stesso potrebbe fare per avere questo tipo di garanzie.

L'ultimissima cosa, e finisco, naturalmente noi, la città di Genova è inserita in una serie di reti a livello europeo, italiano e europeo, che sono la rete "Città sane" e la rete "Città sostenibili", che la dovrebbero vincolare giusto appunto a perseguire opere che vanno verso la massimizzazione degli investimenti nel trasporto pubblico e la non diciamo ulteriore edificazione degli spazi liberi. Che a questo punto si dia seguito a questa adesione che il Comune di Genova ha al riguardo e che noi saremo lì a ricordarlo eventualmente, a denunciarlo laddove non si perseguisse questa strada. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie. Se non ci sono altri interventi dei Comitati, passiamo ad ascoltare i sindacati e poi i Presidenti di Municipio. Per i sindacati sono già prenotati il signor Grifi. Prego signor Grifi, poi U.G.L., la signora Franca Lagomarsino.

Signor Grifi, a lei la parola.



COMUNE DI GENOVA

GRIFI (C.G.I.L.)

Buongiorno. Io cerco di fare una brevissima sintesi iniziale e poi lascio la parola sulla parte tecnica ad Andrei che è qua con me.

Io la prima cosa che vorrei dire, intanto prima di tutto vi ringrazio della convocazione per oggi, perché per noi è fondamentale in quanto, al di là delle aree verdi e non verdi, parliamo di cento lavoratori che perderebbe la città di Genova e non sono pochi, specialmente per chi è giovane e dovrebbe andare prima o poi a lavorare.

Detto questo, la prima analisi che mi viene da fare e la prima cosa che trovo è che, come al solito, e devo dire come al solito, perché io in Consiglio Comunale le ho seguite tutte le Commissioni sull'officina ferroviaria e sulla stazione di Martinez, Trenitalia è assente, se non ho capito male. Non si è mai presentata a una Commissione.

Salvo presentarsi invece con regolarità alle Commissioni regionali, forse perché lì c'è il pezzo del contratto di servizio a cui Trenitalia è molto interessata.

Detto questo, ed è un'osservazione che volevo fare rilevare perché è importante, perché è una mancanza di rispetto verso quest'istituzione, che è il Comune di Genova, e verso i Commissari di maggioranza e di minoranza che sono seduti oggi a farsi la Commissione; detto questo, noi siamo qua oggi da parte sindacale per il problema dell'officina ferroviaria, come avreste visto dal memorandum che abbiamo mandato a tutti i gruppi, riassumendo un po' le problematiche che riguardano il pezzo dell'officina ferroviaria e della metropolitana.

Due cose noi sostanzialmente chiediamo, che questo progetto e da come l'avevamo visto ci sembrava diverso, dico la verità, e per come l'abbiamo visto oggi siamo particolarmente preoccupati, la prima cosa che chiediamo è che ci sia compatibilità tra la metropolitana e l'officina, per poter oltre a mantenere, questo è già comunque un risultato, il binarietto per il torni in fossa ma che ci sia il binario di ritorno per accedere all'officina, perché noi continuiamo a insistere che in quell'officina ci sono cento lavoratori fra diretti e indiretti e non può perderli il Comune di Genova, al di là che questi lavoratori vadano a Savona o rimangano a Genova, ma non si possono perdere cento posti di lavoro a Genova.

La seconda cosa che chiediamo è la salvaguardia di questa manutenzione programmata sulla città, perché al di là dei cento posti di lavoro, è l'unica manutenzione programmata che rimane alla città di Genova, sennò tutta la manutenzione è accentrata a Savona e, per come è fa questa Regione, avremo dei problemi seri sulla manutenzione dei treni, quando si romperanno e avremo un problema serio sui pendolari. Allora poi li vedremo arrivare, arrabbiarsi, invadere, vorremmo evitare tutto questo.

Quindi io credo che sia interesse prima di tutto del Comune e poi anche del sindacato sicuramente per la parte lavoratori perché questa manutenzione continui a rimanere un servizio della città è un'occupazione a cento lavoratori.

Lascio la parola a Laura Andrei.



COMUNE DI GENOVA

LAURA ANDREI (FILT)

Buongiorno, siamo qua insieme. Era solo per completare, tanto li avete tutti nella memoria che abbiamo inviato ieri. Noi abbiamo già partecipato come Grifi, come diceva Antonio, anche a tutte le altre occasioni durante le quali abbiamo potuto prendere la parola su questo tema, prendiamo atto che Trenitalia continua a insistere nelle dichiarazioni anche fatte ai tavoli sindacati circa la decisione di abbandonare completamente le aree, noi avevamo chiesto compatibilità tra i due percorsi, vediamo oggi dal disegno che è stato presentato dai progettisti che purtroppo la compatibilità non sembra esistere, perché nel momento in cui si fa il pergolato, si fa un parcheggio, anche volendo lasciare le officine in piedi e non demolendo il deposito locomotori anche per i vincoli storici, come avete illustrato bene prima nelle presentazioni, non c'è più l'accesso, quindi rimangono degli edifici ai quali non si può più accedere attraverso dei binari ferroviari.

Noi avevamo chiesto nei mesi passati come organizzazione sindacale che venissero resi compatibili i due progetti, in quanto non siamo assolutamente contrari alla realizzazione della metropolitana, però riteniamo, come diceva Antonio prima, che sia prioritario garantire i posti di lavoro. Non abbiamo mai voluto interpellare direttamente l'autorità di regolazione dei trasporti, che, come regolatore, ha stabilito delle regole per chi cede delle aree di questo genere. Ci sono delle delibere anche recenti, ne abbiamo una, la 130 del 2019, dove nell'allegato A dice che i proprietari di impianti come delle officine che decidono di abbandonare quegli impianti per scelte industriali, come sta facendo Trenitalia, devono necessariamente consultare il regolatore, perché il regolatore deve capire se sul mercato ci sono altri operatori interessati.

Questo non ci risulta sia stato fatto, quindi io prima di andare troppo avanti con delle decisioni anche da parte del Comune, cercherei di verificare se poi non arriva magari una decisione estemporanea e non prevista che impedisce di portare avanti dei progetti, magari già finanziati. Perché? Perché è mancato un passaggio da parte del proprietario delle aree, in questo caso di Trenitalia.

Noi poi contestiamo naturalmente al Comune il fatto che non sia stata presa una posizione politica forte nei confronti di Trenitalia, perché è vero che Trenitalia ha un piano industriale in quanto impresa, può decidere in autonomia di gestirlo e di investire dove le pare, però insomma crediamo che il Comune di Genova, che con Trenitalia ha sottoscritto un protocollo insieme a RFI, insieme a sistemi urbani, abbia un minimo di voce in capitolo anche rispetto al mantenimento dei posti di lavoro, quindi ci saremmo aspettati che il Comune avesse una voce un po' più forte.

Eravamo rimasti soddisfatti naturalmente, lo abbiamo scritto, nel 2016, quando con la delibera della Giunta si decideva di cambiare quello che era il progetto e di mantenere la compatibilità dei due progetti per mantenere i posti di lavoro, ci pare invece che con la delibera che citava prima anche Grillo questa cosa insomma sia stata completamente contraddetta. Cioè quindi nonostante poi il Municipio direttamente interessato si sia espresso a favore del mantenimento dei posti di lavoro, del mantenimento dell'officina, insomma con te i distinguo del caso



COMUNE DI GENOVA

rispetto al percorso della metropolitana, non ci pare che dalla parte del Comune ci sia mai stata una vera presa di posizione forte per la tutela di questi cento posti di lavoro.

Ricordo che non ci sono solo dei ferrovieri che, tutto sommato, appartengono a un grande gruppo che qualche ricollocazione in qualche maniera la trova, dentro a quell'officina ci sono anche i lavoratori degli appalti ferroviari, che naturalmente sarebbero i primi a rimanere a casa, perché quello era un settore nel quale non valgono le tutele dei lavoratori dipendenti diretti, è un settore delicatissimo, nel quale ci troviamo continuamente ad affrontare vertenze, periodicamente, sui cambi appalto, sulla riduzione dei volumi, siamo sempre in discussione sugli ammortizzatori sociali, quindi chiudere un sito che impiega buona parte dei lavoratori dei appalti ferroviari prelude diciamo a una sorta di macelleria sociale di quel settore.

Quindi io darei un po' più di attenzione da parte di tutta la Giunta comunale a quello che è l'aspetto occupazionale di quel sito, dopodiché i contenuti di quelle che sono le rivendicazioni, almeno per quello che riguarda la FILT C.G.I.L. li avete tutti nella memoria che abbiamo già inviato, quindi noi rimaniamo in ascolto, ringraziando RFI per la partecipazione sempre, che trova sempre garantito in tutte le sedi con serietà e rivendicando naturalmente la necessità di avere la presenza di Trenitalia in queste sedi, visto che Insomma continua a confermare l'assenza di impegno su questo tipo di vertenza rispetto alla città di Genova.

Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie a lei, signora Laura Andrei. Adesso la parola alla signora Franca Lagomarsino, U.G.L. FNA. Prego.

LUCA LAGOMARSINO (U.G.L. FNA)

Buongiorno, sono Luca Lagomarsino dell'U.G.L. FNA, è una parente comunque Franca, quindi non ha sbagliato di tanto. Effettivamente il discorso che hanno fatto i miei colleghi era quello che mi è venuto in mente anche a me, che abbiamo in mente anche noi sul discorso del problema dei lavoratori e dell'uso dell'area.

Sulla vicenda metropolitana Martinez- Terralba è penso un decennio che se ne parli, addirittura anticamente si parlava di un ponte sopraelevato, appunto per evitare di interferire con l'area di riparazione delle ferrovie. Da quello che abbiamo capito oltretutto appunto volevo chiedere notizie sul destino dell'attuale officina, sembra di capire che RFI abbia intenzione solo di mantenere un torni in fossa e comunque dalle planimetrie che sono state presentate, se non ho visto male, abbiamo visto solo un binario per accedere e uscire, che comunque va a interferire con la nostra linea metropolitana.



COMUNE DI GENOVA

Sull'occupazione ne hanno già parlato ampiamente, però al di là del binario che interferisce, sarebbe anche curioso vedere quanto poi interferisce sull'esercizio della metropolitana, perché se è comunque un movimento di materiale rotabile di RFI che viene a transitare sulla linea della metropolitana, ci potrebbero essere anche dei problemi organizzativi a livello di transito. E questo è il primo punto.

Poi il secondo punto, io vorrei entrare in qualcosa che è direttamente legato al discorso metropolitana. Ho sentito parlare anche di nuovi treni. Bene, i nuovi treni sono sempre i benvenuti, però mi raccomando facciamo tutti tesoro degli ultimi treni che sono arrivati. Sono arrivati dei treni che o ordinati o comunque consegnati, senza aria condizionata nel vano passeggeri e ci troviamo d'estate a fermare questi treni, perché comunque la finestratura è molto limitata e i passeggeri lamentano un caldo eccessivo, quindi siamo nell'assurdità che quando possibile, anche se non c'è nulla di ufficiale, i nuovi treni sono accantonati in funzione dei vecchi che hanno delle finestrature più ampie.

E sempre tornando sul discorso dei treni, come abbiamo avuto sempre il solito problema sugli ultimi treni consegnati, a livello ergonomico non erano il massimo per potere essere vissuti e usufruiti dai colleghi. La cabina guida è stata progettata a livello ingegneristico ottimamente perché funziona tutto, però a livello di posizionamento di alcuni comandi non è assolutamente funzionale, infatti sono già state fatte delle modifiche, anche lì è da capire se poi alla fine queste modifiche le ha fatte il costruttore di tasca sua o se le ha fatte l'azienda, però se ci avviamo ad acquistare dei nuovi treni, vi sollecito veramente a studiare su queste cose, a sentire i sindacati non perché siamo i migliori, ma perché noi abbiamo il polso dei colleghi, del bisogno dei colleghi e di come vengono usati questi treni e magari di coinvolgere anche qualche macchinista, sulla base delle esigenze di lavoro.

Perché ricordiamoci che i nostri treni non sono come i treni di RFI, che ci sono vari costruttori che fanno vari treni in quantità esagerate, noi per i nostri treni abbiamo sempre il famoso sarto di fiducia. Quando facciamo una gara per i treni dobbiamo sperare che qualcuno partecipi, perché sono costruiti veramente su misura in tutto e per tutto e certe postazioni vengono adattate dal treno grosso rispetto al nostro treno di misure comunque più ridotte.

Poi noi siamo contenti, contentissimi che la metropolitana prosegua, abbiamo sentito le giuste osservazioni dei vari Comitati, le giuste perplessità, le giuste idee, i giusti consigli e questi incontri sono ottimi perché ognuno ha modo e maniera di esporre le proprie idee, i propri punti di vista e anche le proprie esigenze, che comunque nell'insieme dovrebbero riuscire a portare a un lavoro ottimale.

Ho notato con piacere che il progetto della stazione è a banchina centrale e quindi abbiamo diciamo meno impianti aggiuntivi. L'unica mia perplessità rimane sul percorso tapis roulant o marciapiede mobile, come si chiama, e conoscendo comunque le problematiche che nel tempo portano questi impianti tipo ad esempio a scale mobili, siamo abbastanza perplessi, perché questo vuol dire che negli anni saranno delle grane e saranno dei costi esagerati per poter mantenere efficiente, se ci riusciamo, questa struttura che sicuramente porta qualche



COMUNE DI GENOVA

beneficio al cittadino, però anche lì è da vedere il discorso costi – beneficio, quanto ne vale la pena, considerando che poi probabilmente ci troveremo ad avere un fermo prolungato di questo sistema, quindi costringendo di nuovo l'utente, il cliente, il passeggero a fare comunque quello stesso tratto a piedi, avendo a fianco un impianto fuori servizio.

Siamo contenti e speriamo che questo progetto abbia la possibilità di avere nel futuro un seguito verso la tratta dell'ospedale San Martino e noi addirittura aggiungiamo, perché no, utopisticamente anche un domani farlo uscire all'altezza del pronto soccorso e metterlo su strada, sulla linea che adesso comunque è riservata. Sarebbe una bella cosa riuscire a concepire un possibile naturale allungamento, senza che venga ad intervenire con eventuali e possibili costruzioni di RFI e sulle quali si sono già espressi i comitati detti e noi come sindacati facciamo un passo indietro e lasciamo la parola a chi è più pratico.

Con questo chiudo e vi ringrazio dell'invito. Spero che le riflessioni insieme a quelle degli altri possano contribuire ad arrivare a un progetto ottimale per la città e per il futuro. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, signor Lagomersino. La parola a FIT C.I.S.L. Sandra Piana, spero di non sbagliare. Prego.

SANDRA PIANA (FIT C.I.S.L.)

Buongiorno a tutti. Grazie di quest'incontro e della vostra disponibilità. Mi spiace vedere che non è presente Trenitalia, come sempre, come tante volte è un po' latitante su questi campi.

Io solo due parole a rafforzare ciò che hanno detto i colleghi prima. Nel 2013 sono stati stanziati da Trenitalia 46 milioni di euro per l'allestimento e l'attrezzaggio di un polo manutentivo su aree del savonese, che erano state individuate nel savonese, ma parte di quest'investimento era e deve essere destinato al sito manutentivo di Genova, perché è impensabile che in tutta (*inc. – problemi di audio*) ci sia un piano manutentivo solo, anche in presenza di un quadruplicamento delle linee, che ci sarà, e delle nuove flotte di nuovi treni che stanno già arrivando.

Come già detto dai colleghi in precedenza, occorre, sottolineo che occorre veramente prestare un occhio di riguardo per i cento posti di lavoro che tutt'oggi sono presenti in questo assetto manutentivo. Grazie, buon lavoro.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, molto gentile. Adesso se non ci sono altre richieste d'intervento da parte dei sindacati, darei la parola al Municipio.



COMUNE DI GENOVA

CRISTIANO BIANCHI (Orsa)

Scusi, Presidente, volevo solo intervenire come Orsa TPL, Bianchi Cristiano. Buonasera Presidente, buonasera a tutti.

Niente, volevo solo intervenire collegandomi al discorso dei colleghi. Io ovviamente parlo per la mia sezione, TPL, quindi diciamo per quanto riguarda le officine di riparazione non posso intervenire, perché non è il mio settore; sono totalmente d'accordo sulla prosecuzione, come TPL non abbiamo nessuna remora da questo punto di vista, l'unica cosa mi collego al mio collega Lagomarsino, vorremmo essere più coinvolti nell'allestimento dei treni che eventualmente arriveranno, più che altro per un domani non avere modifiche o diciamo allestimenti campati in aria in un secondo tempo.

Giustamente volevo ricordare che gli ultimi treni sono stati acquistati senza aria condizionata, cosa che peraltro ormai penso che sia un accessorio indispensabile, questo ovviamente è un fatto negativo, ricordo che gli ultimi treni hanno una comunicazione con la sala operativa non gestibile, nel senso che è ancora molto traballante la cosa, nel senso è molto precaria, vengono fatte con portatili.

Abbiamo la perplessità sull'uso nel progetto di scale mobili o tapis roulant o marciapiedi mobili, come è stato detto, proprio per la manutenzione eventuale. Volevo ricordare che nella stazione di Dinegro c'è una scala mobile che penso sia l'emblema dell'incuria, che sono anni che è essenziale per l'uscita dalla stazione ma è sempre ferma.

Niente, detto questo, volevo solo specificare questa parte diciamo a livello sindacale nel coinvolgere le organizzazioni in quanto ritengo che nella parte macchinisti e anche operai debbano avere una voce in capitolo per l'allestimento finale diciamo della messa in servizio.

Niente, termino qua, auguro buon lavoro e buona giornata a tutti. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, signor Bianchi.

LUCA LAGOMARSINO (U.G.L. FNA)

Scusi Presidente, sono Lagomarsino. Se potrei fare una brevissima aggiunta, per gentilezza, a quello detto prima.

OTTONELLO (Presidente)

Prego.



COMUNE DI GENOVA

LUCA LAGOMARSINO (U.G.L. FNA)

In ultima analisi, anch'io sono comunque dell'U.G.L. gomma, in ultima analisi inviterei anche a prendere il pensiero di un'organizzazione esterna ai nuovi capilinea, nonché a una nuova riorganizzazione del servizio su gomma, in modo che i passeggeri siano portati direttamente (*inc. – problemi di audio*) in modo da far aumentare l'uso della nuova tratta rispetto al trasporto su gomma con tutti i guai relativi a inquinamento e traffico.

Grazie mille, scusate.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie. È presente qualcuno per il Municipio? Per i Municipi c'è qualcuno? Non sento nessuno. Allora, approfittando che abbiamo ancora una mezz'ora buona, io darei la parola sicuramente ai Consiglieri che sono già prenotati. La parola al Consigliere Bernini. Prego.

BERNINI (Partito Democratico)

Sì, così riesco forse ad avere una risposta da parte dell'Assessore prima che scappi. C'è una poesia di Brecht che dice che quando i generali parlano di pace si sente il rumore di armi nelle caserme. Io quando ho sentito l'Assessore che mi ha detto no, non c'è stata nessuna intenzione di modificare la normativa riguardo all'uso di Terralba, mi sono a questo punto preoccupato ancora di più.

Quando ho qualche dolore io do sempre giustificazione non della senescenza delle mie membra, ahimè, ma del fatto che possa essere il buon De Vito, amministratore delegato dei sistemi urbani, che usa degli spillini su una bambolina di cera antropomorfa e mi causa dei dolori.

Sta di fatto però che quando ero Assessore, ha ricordato prima il sindacato, c'è stata nel 2015 una modifica del piano urbanistico che ha messo fine a delle ipotesi che erano state prima sviluppare con un piano direttorio sulla rivalutazione della zona di Terralba e poi un accordo con Rete Ferroviaria, RFI e così via, Sistemi urbani, che è stata poi sancita con una delibera di Giunta del 2016 per quanto riguarda le aree per la realizzazione della continuazione della metropolitana tra Brignole e Terralba. Mi pare di capire che, al di là delle grandi dichiarazioni sulla Genova meravigliosa, questa Giunta, non è probabilmente Campora, perché non era Assessore quando è stata fatta questa delibera, però insomma la gestione di quest'amministrazione è stata invece fallimentare. Nel senso che si rimette in campo la possibilità di valorizzare l'area di Terralba facendola diventare in qualche modo edificabile, dicendo che il passaggio dei terreni avviene condizionato a questo e inoltre l'officina Giusti non ha più quella difesa che invece aveva nei precedenti accordi sottoscritti.

È fallimentare sotto il duplice aspetto, quello sottolineato dai sindacati che riguarda appunto la gestione della manutenzione delle ferrovie, almeno una parte, vista la conformazione di questa nostra Regione, che riguarda il grosso del



COMUNE DI GENOVA

trasferimento dei pendolari per situazioni lavorative, e dall'altra parte emerge che non c'è più, mi convinca del contrario l'Assessore Campora, una visione che non sia, come dire, AMT centrica del trasporto pubblico. Cioè non c'è più quel lavoro che si era fatto per riportare Trenitalia sui tavoli di lavoro e ragionare su un sistema intermodale del trasporto pubblico e cittadino, che veda una funzione importante delle Ferrovie.

Io abito a Ponente, quindi per me la cosa è importante naturalmente, il tratto di Ponente su cui abbiamo lavorato molto, ottenendo anche dei risultati, anche se poi c'è stata una battuta d'arresto con la nuova amministrazione, e però c'era anche tutta una parte di Levante su cui avevamo aggiunto degli accordi anche con la creazione di nuove fermate che oggi non sono aperte. Il che per il cittadino però è una cosa disastrosa, perché abbiamo una visione miope di breve distanza sulle gestioni amministrative e quindi i passi che vengono compiuti non sono passi che, come dire, seguono una linea prospettica per il bene della città, ma seguono situazioni contingenti, legate magari al presente di AMT e non legate al futuro del trasporto dei cittadini.

Io spero che non sia così, però tutto ciò che ho ascoltato finora mi porta in questo senso. Addirittura, era ad Apollonia, ma comunque sempre Rina, già aveva studiato nel ciclo amministrativo precedente anche dei percorsi che potessero portare ad una prosecuzione della metropolitana sino allo stadio, sempre partendo da Martinez e Terralba. Non ho più sentito nulla in merito, mi chiedo se, appunto, cioè vogliamo dare un po' di respiro e vogliamo guardare all'interazione tra trasporto metropolitana AMT, trasporto gomma AMT e trasporto ferroviario, perché è l'unico modo per rispondere davvero in modo efficiente e anche tutelando l'ambiente ai bisogni del cittadino. Questa cosa invece della possibilità di mettere il piano urbanistico, che peraltro, come dire, è competenza del Consiglio Comunale non della Giunta la sua modifica, è vero che questa Giunta sta tentando di modificare, anche se va poi firmata dai Municipi, anche quelli a gestione di centro destra, di modificare la pianificazione urbanistica anche nelle cose diciamo così più delicate, quelle di tutela ambientale, di tutela del territorio, però è comunque in Consiglio che deve arrivare, quindi come si fa a pianificare che ci possa essere una trattativa con Trenitalia RFI, Sistemi Urbani, per avere un po' di binari in cambio di cementificazione di un'area. Non è proprio possibile scriverlo.

Tant'è che quando la Giunta scrisse, la Giunta precedente, scrisse il suo accordo aveva già una pianificazione fissata e aveva già detto di no a Sistemi Urbani per la valorizzazione dell'area di Terralba.

Ben vengano quindi... Bellissimo il lavoro fatto da Italferr, li ho visti al lavoro anche sulle pianificazioni delle fermate nell'area di Ponente per la nuova metropolitana di superficie, sono sempre attenti anche alla pianificazione urbanistica e ai dettami del piano regolatore, però, ecco, temo che invece tutto questo lavoro possa essere vanificato da una strategia dell'amministrazione comunale che è più tattica che strategia.

Ho finito.



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Bernini. La parola alla Consigliera Lodi. Tengo solo a precisare che sono le 16:21, alle 16:35 bisogna dare la parola all'Assessore Campora, perché a quarantacinque in punto deve scappare. Mi spiace. Consigliera Lodi a lei la parola.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Scusi Presidente, sono l'Assessore Campora, volevo solo dirle che io ho già fissato, se poi è compatibile con l'agenda delle Commissioni, per il 25 maggio l'aggiornamento della Commissione, volevo comunicarglielo se naturalmente è possibile. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Perfetto, grazie. Consigliera Lodi, a lei la parola.

LODI (Partito Democratico)

Grazie. Ringrazio gli auditi e ringrazio tutti, ringrazio l'Assessore. Un po' di domande, ho provato a informarmi del perché dell'assenza del Presidente del Municipio, che so che era intenzionato a essere presente, ma per un grave motivo familiare non gli è stato possibile essere presente e si scusa. Lo dico perché non aveva il suo numero, ha scritto e hanno riferito a me e quindi lo volevo dire, perché so che come Municipio invece su questo tema sono stati molto coinvolti, molto presenti e quindi mi sembrava corretto anche per la Commissione.

Io volevo fare alcune domande. Intanto mi pare di capire rispetto, volevo chiedere un po' meglio a Trenitalia l'espressione davvero del futuro e della problematica relativa a officine, perché io ho ascoltato attentamente i sindacati, avevamo partecipato come gruppo consiliare a tutte le operazioni, anche all'assemblea che si era tenuta presso il Municipio, e non ci è chiara esattamente la posizione di Trenitalia e soprattutto, qualora appunto sia del tutto confermato e non ci siano passi indietro, etc., cosa si farà delle officine, quando saranno liberi, perché quello che sfugge, ed è sfuggito anche in Regione quest'aspetto, perché il nostro gruppo consiliare ha chiesto due Commissioni consiliari, cioè una Commissione consiliare che poi si è tradotta anche in due audizioni con l'Assessore Giampedrone e l'Assessore Berrino, perché, come è stato già detto anche dal Consigliere Bernini, tutto questo deve andare all'interno di un piano complessivo di sviluppo di Trenitalia e di quello che vuol dire anche il trasporto appunto su ferro, su cui noi vorremmo che si puntasse, complessivo che riguarda Genova e non solo, da Ponente a Levante, quindi noi intendiamo da Voltri a Nervi



COMUNE DI GENOVA

e poi all'interno, fino ad arrivare alla Media Bisagno all'alta Val Polcevera e via discorrendo.

Quindi io rivolgo anche questa domanda a Trenitalia, cioè quali sono i piani di sviluppo rispetto a quest'area ma anche rispetto a come questo prolungamento si interseca di uno sviluppo complessivo delle tratte e quindi come si interseca appunto nello sviluppo anche del trasferimento e del trasporto su ferro e quindi con treni.

Il Municipio aveva fatto molte osservazioni e sicuramente aveva fatto delle osservazioni rivolte anche all'Assessore, so già quando c'era l'Assessore Baleari, credo anche con l'Assessore Campora, però non mi pare che ci sia stato un lavoro tra Municipio e Comune, quindi chiedevo all'Assessore, appunto, le sue intenzioni rispetto anche a un rapporto di elaborazione, come ha già dimostrato di interesse a farlo con il Municipio Val Polcevera, di avviarlo, ecco, la richiesta è quella di avviarlo anche con il Municipio Bassa Bisagno, perché, ripeto, il lavoro, le osservazioni, le proposte sono davvero tante.

Sicuramente quello che volevo chiedere a Mario era anche... In effetti non solo il nuovo piano su ferro ma anche se è prevista una stazione a Terralba, questa è un'altra informazione che non credo sia stata data o mi è sfuggita, ma per me e per noi sarebbe importante anche capire. Poi soprattutto, come dire, anche la domanda che faccio all'Assessore come e perché questi due tratti, che sono due prolungamenti, hanno dei tempi rispetto a quando sono stati destinati i soldi io ritengo che siano stati tempi anche tardivi, perché l'anno scorso ricordo alcune interrogazioni non solo mie ma di altri Consiglieri in aula, si vedevano sempre protrarsi i tempi, una tempistica che devo dire avrei creduto, avrei ritenuto dovesse essere accelerata, anche soprattutto a seguito del crollo del Ponte Morandi, perché sappiamo quanto dopo quella tragedia immane il trasporto sia stato fortemente penalizzato e come fosse necessario implementare e avviare il più possibile il trasporto pubblico, perché gli impalcati sono su ma il ponte non c'è ancora e non sappiamo ancora quando sarà operativo e realmente utilizzabile, quindi comunque tutto il tema dell'ingorgo e del trasporto che alla riapertura a seguito diciamo della fine di quest'emergenza rimetterà in evidenza tutto il problema, che va sovrapporsi a un problema che la Val Bisagno ha sempre avuto, perché non ha appunto la possibilità di muoversi su ferro e quindi non ha possibilità di treni, ecco la mancanza di questa tipologia di trasporto che spesso è concorrenziale con la gomma.

Quindi vorrei capire anche in maniera più complessiva come questi due interventi si fanno a intersecare in una programmazione della metro futura, perché poi ogni giorno si scopre dice no, ma vogliamo prolungare anche la metro ancora di più, vogliamo immaginare una metro diversa, ecco, sul metrò direi che sarebbe importante capire anche un po' più complessivamente qual è il piano di sviluppo rispetto anche a questi, ma non solo, a questi prolungamenti.

Volevo chiedere anche, e chiudo, il tema della tempistica, perché, ripeto, sono state fatte da me alcune interrogazioni lo scorso anno, non vi sto a ripetere le risposte, ma le risposte hanno tutte le volte riportato una tempistica che non ha mai corrisposto al vero. Allora, dato che dunque siamo tutti in un consesso



COMUNE DI GENOVA

importante anche con i progettisti e quindi con le aziende e tutto, vorrei davvero avere molto chiara e puntuale la tempistica per poterla mettere e annoverare tra quelle nuove, che però spero questa volta siano in qualche modo rispettate e consolidate, perché ormai davvero sennò si rischia anche che il progetto non possa andare avanti, quindi per questo chiudo dicendo che il tema delle officine comunque ritengo che, risolto con il trasferimento delle officine, sia un grave errore, sia per i lavoratori, questo centinaio di lavoratori che sono costretti a spostarsi e quindi con questo grosso problema, e anche perché si perde un punto legato alla manutenzione, a nostro avviso anche un aggravio di costi sul contratto di servizio regionale, in Regione l'Assessore Berrino non è stato in grado mi ha detto di rispondere a questa domanda, perché comunque andare e trasferire i treni più lontani per creare manutenzione è comunque un aggravio di costi su cui credo che la collettività non dovrebbe averne il peso e il carico. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliera Lodi. Adesso il Consigliere Avvenente. Credo che i Consiglieri Crivello e Grillo purtroppo passeranno al 25, perché l'Assessore deve scappare.

CRIVELLO (Lista Crivello)

Presidente, mozione d'ordine. Scusi, non è forse opportuno utilizzare i minuti per gli interventi e l'Assessore concluderà la prossima riunione? Perché così conclude una parte?

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Presidente, per me va bene ascoltare i Consiglieri e poi la prossima volta darò le risposte.

OTTONELLO (Presidente)

Meglio ancora. Prego, Consigliere Avvenente.

AVVENENTE (ITALIA VIVA)

Presidente Ottonello le chiedo scusa, perché tra ieri e oggi ci sono dei problemi di ricezione, di trasmissione, non so se mi sentite, speriamo di sì. Ho scoperto che stanno lavorando sulle antenne della telefonia mobile qua sopra casa mia, forse sarà per quello. Spero che mi sentiate sennò pazienza. Mi sentite?



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Prego, benissimo.

AVVENENTE (ITALIA VIVA)

Volevo fare alcune domande e alcune piccole osservazioni. Ho visto dalla documentazione che il tracciato lambisce il deposito locomotive di Brignole, lambisce il deposito e poi ho visto anche da quelle interessanti slide mostrate dai due Comitati, quello di Terralba e quello di Piazza Martinez, che loro propongono, queste persone, legittimamente insomma, propongono soluzioni alternative all'utilizzo attuale del deposito locomotive. Mi domando, perché era già emerso in una Commissione un po' di tempo fa, ma le Ferrovie hanno assunto definitivamente la decisione di chiudere quel deposito e portare tutto a Savona?

Se è così io credo che debbano esplicitarlo in maniera chiara, nell'interesse dei lavoratori ma anche nell'interesse dei cittadini, perché ve lo immaginate quando un locomotore si rompe nelle vicinanze di Genova quanto tempo ci vorrà e quanti soldi ci vorranno per trasferirlo a Savona, metterlo in lavorazione poi riportare in linea, riportarlo a Genova, agganciarlo ai treni. Probabilmente ci saranno dei disservizi oggi inimmaginabili. Però sono scelte strategiche di un'azienda, che è diventata una società per azioni, è stata sparcellizzata, nel 1990 ricordo che le ferrovie erano 220.000, oggi forse saranno a malapena 60.000 e le società che fanno parte del gruppo Ferrovie Italiane sono diventate una sorta di scatole cinesi che sono diventate 32. Prima c'erano le varie divisioni, movimento, la lavori... Ma quella roba lì era del secolo passato, è roba che non funzionava più, bisognava rinnovare e rinnovare e il risultato del rinnovamento è stato che ovviamente sono stati ridimensionati pesantemente tutta una serie di luoghi di lavoro e di tanti, tantissimi posti di lavoro. Però questo è un compito che non spetta certamente a noi Consiglieri Comunali, ci sono le organizzazioni sindacali che lo stanno facendo molto, molto meglio di quanto non possiamo fare noi, quindi è un compito loro. Però è interesse, io lo dico come cittadino, rispetto alla funzionalità di trasferire una manutenzione di questo genere, lontano dal cuore diciamo della città Regione come quella di Genova.

Si è parlato anche del torni in fossa, ho sentito parlare del torni in fossa, che era una modalità di lavorazione proprio per non dover smontare le cosiddette sale, si chiamano sale, per i non addetti ai lavori sono le ruote con l'asse, si chiamano assale e da lì sale. Allora, la domanda è: rispetto al progetto complessivo di mobilità compatibile, e la metropolitana dal mio punto di vista lo è sicuramente, Genova che intenzioni ha? Quel progetto che abbiamo visto è molto interessante e ambizioso, metropolitana credo che sia una di quelle che per sviluppare il suo percorso attuale ci ha messo più tanto che a costruire la piramide di Cheope.

Non so se rimarrà nei millenni come quella, ma ci abbiamo messo parecchio. Ricordo ancora il manifesto dell'allora Assessore al Traffico Mauro Sanguineti, che diceva chiudiamo un anno la galleria Certosa di Negro, ma dopo un anno vi



COMUNE DI GENOVA

restituiremo un servizio mirabolante. Non so quanti anni sono passati per avere la metropolitana più corta del mondo e adesso parliamo di estenderla.

Benissimo, applausi a scena aperta, però alcuni già prima di me lo dicevano, poco avrebbe senso se ci si fermasse solo a Piazza Martinez e Terralba, uno dei poli di attrazione più importanti della nostra città è l'ospedale di San Martino. L'ospedale di San Martino giornalmente fa girare migliaia di persone tra addetti ai lavori, medici, infermieri, te le persone che ci lavorano più una marea di persone che vi si recano per andare a trovare i propri cari, per fare delle analisi.

Allora, se questo tipo di lotto di cui stiamo parlando è propedeutico a quello, come dire, ha un senso compiuto, sennò è una cosa importante, però è monca, quindi anche da questo punto di vista qua io vorrei che si sciogliesse il nodo rispetto a quali sono le intenzioni di poter andare oltre.

Io non so, si è parlato di una marea di milioni di euro per portare a compimento queste opere, adesso vedremo, si parla che l'Europa è disponibile a dare dei soldi all'Italia per il dopo Covid, per rilanciarla, soldi che andranno a finire probabilmente solo sulla sanità, benissimo, ma anche lì ci sarebbe da aprire dei libri, sul fatto che da venticinque anni a questa parte si sono tagliati una marea di posti letto, perché il privato è bello, bisognava tagliare. Comunque, non c'entra niente con il discorso di oggi, però c'entra relativamente al fatto che dobbiamo cercare di capire dove vogliamo andare a parere.

Allora, quindi se l'Assessore, magari non questa volta, ma vorrà prendere nota se riterrà questa una domanda pertinente, di potersi fare sapere se questa metropolitana continuerà. E poi ho sentito parlare di un tronchino, che anche questo potrebbe essere propedeutico alla continuazione di una linea. Dove? Verso la Val Bisagno? Bisogna ricordare che l'unica vallata nella città di Genova che non ha un servizio alternativo al servizio su gomme è la Val Bisagno. Si è parlato di People move, si è parlato di pilastri nel Bisagno, si è parlato di sede propria, si è parlato di tutto il mondo possibile e immaginabile, ma fino ad oggi, ahimè, la Val Bisagno è servita solo dal 12 che se non ricordo male arriva fino a Prato e basta, nessun'altra alternativa, quindi qualche idea bisogna pur farsela venire e cercare di portarla fino in fondo.

Personalmente non mi dispiaceva assolutamente l'ipotesi di una tranvia elettrica che potesse risalire la Val Bisagno o addirittura, allacciate le cinture perché sto per dire una cosa da eretico, io non trovo così disdicevole l'ipotesi di una funivia, ma capisco benissimo il carattere genovese che dice funivia?

Noi dobbiamo sempre essere così costruttivi che qualsiasi idea che si allontana un millimetro dalla banalità di tutte le cose trite e ritrite diventa un'eresia. E io penso di essere un eretico perché ritengo anche quell'ipotesi, che forse era una delle meno invasive possibile, poteva essere ragionevole. Ricordo solo che in un'iniziativa dei primi del Novecento, mi pare fosse il 1904, l'esposizione internazionale, Genova era tra i primi al mondo, un trenino monorotaia che da caricamento arrivava fino alla foce del Bisagno. Però forse all'epoca eravamo all'avanguardia, oggi siamo un pochettino più indietro.

Chiudo, arrivo a chiudere, perché, vedete, trovo che tutte queste opere siano... Noi stiamo ponendo i paletti e le premesse per una città davvero che può diventare



COMUNE DI GENOVA

più a misura d'uomo nel futuro, lo facciamo per le nuove generazioni, perché credo che ci vorranno un po' di anni prima di poterli vedere completati questi percorsi.

E credo che quando si fanno questi percorsi non si possa e non si debba assolutamente tralasciare le persone che hanno difficoltà di deambulazione, per cui credo, spero, mi auguro, che questi progetti abbiano previsto tutte le forme di agevolazione del trasporto delle persone anziane e le persone che hanno difficoltà di deambulazione. Lo dico perché ho sentito, ma sicuramente non era questa l'intenzione, da parte di una persona che ha espresso in maniera molto chiara, molto forbita, molto interessante l'argomentazione, se non ricordo male era di un Comitato, diceva che riteneva sprecati i soldi per la realizzazione dei tapis roulant. Mi permetto, con tutta l'umiltà del caso, di ricordare a questo signore che i tapis roulant possono e potrebbero agevolare la deambulazione di tante persone anziane, visto che Genova ha un'incidenza di popolazione anziane molto alta.

È chiaro che ci sono dei costi di manutenzione e la qualità della manutenzione, ma come mai basta andare a Milano, negli aeroporti più importanti e queste cose funzionano e noi dobbiamo sempre pensare in negativo che non funzioneranno mai? Certo che se guardiamo l'esempio del bruco che dopo trentacinque anni è stato demolito, era diventato un ricettacolo di umanità varia che ci andava a dormire, certo, hanno perfettamente ragione, ma santo cielo prima o dopo questa città si emanciperà anche da questo punto di vista e fortunatamente arriverà al livello delle altre città italiane e europee più importanti. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Avvenente. La parola al Consigliere Crivello. Prego.

CRIVELLO (Lista Crivello)

Grazie, Presidente. Vi confesso che c'è stato un momento in cui mi sembrava di avere la sensazione di aver sbagliato riunione o addirittura di aver confuso l'ordine del giorno, perché io ricordo anche perfettamente un anno fa che il Consiglio Comunale approvò all'unanimità un ordine del giorno, dove si chiedeva di discutere anche con Trenitalia di quest'aspetto, naturalmente anche in quella circostanza Trenitalia non si presentò.

Ora, noi anche questa infrastruttura la salutiamo con i fuochi d'artificio, con lo spumante, perché non è necessario che noi ci sensibilizziamo, come abbiamo già detto a Certosa, l'uno con l'altro rispetto al valore e al significato del trasporto pubblico, però colgo l'occasione, vista la presenza degli amici di Trenitalia se vorranno anche farsi portavoce, ma mi rendo conto, per dire che esistono competenze, responsabilità, autonomia, proprietà anche naturalmente, autonomia decisionale, ma il fatto non dovrebbe impedire un confronto con le istituzioni della sesta città d'Italia non partecipando, un confronto civile, costruttivo,



COMUNE DI GENOVA

affinché ognuno possa assumere le proprie scelte, le proprie responsabilità e le proprie azioni.

Perché anche se il sedime è di proprietà non è che quella realtà è su Marte, è nel cuore di Genova, allora, noi abbiamo fatto interrogazioni e ricordo Balleari che in maniera come quasi balbettante rispondeva ma non rispondono, non vengono, il Vice Sindaco rispondeva così, ed era evidentemente ciò che aveva colto da parte oppure non so nemmeno se era riuscito a interagire con Trenitalia. Ricordo l'impegno del Municipio della Bassa Val Bisagno, l'assemblea tutta, quindi con un'istituzione, il Comune di Genova, Assessore, deve avere due priorità, ripeto la sesta città d'Italia che lei rappresenta, secondo me deve avere due priorità, la prima è il prolungamento come abbiamo detto, è talmente importante. E l'altra è non perdere le officine di Brignole e ovviamente evitare delle speculazioni.

Quindi il tutto non vuol dire, tutto ciò non vuol dire essere di destra o di sinistra, vuol dire fare gli interessi della propria città, ma non per una visione localistica o corporativa, al contrario, con una visione aperta, una visione complessiva, progettuale della propria città. Perché se esiste una compatibilità, mi viene voglia di come dire una compatibilità tra la prosecuzione del metrò che tutti salutiamo con le bandiere, quindi il nuovo tracciato e le officine, perché bisogna rinunciare alle officine? Perché? Perché il Comune di Genova non alza le barricate su questa cosa? Perché bisogna perdere cento posti di lavoro, attenzione, con gli appalti. E ancora dico, attenzione, perché i cento posti di lavoro, poi c'è il turnover, vuol dire che anche le nuove generazioni non potranno contare su quei posti di lavoro.

Trenitalia che dice? Fa il pesce in barile, non si presenta? Ma qual è la logica industriale, e mi accingo a concludere, per cui si vuole trasferire le manutenzioni a Savona? Ma perché? Vorrei usare il termine buonsenso, ma oggi non ho voglia di usarlo perché è nata una nuova realtà che, però lo uso, ecco, il buonsenso dice che non funziona così, quindi noi non dobbiamo sensibilizzarci l'uno con l'altro, ma il capoluogo della Liguria, Genova, sta al centro della Regione, nodo ferroviario dovrà pur prima o poi iniziare e finire, quindi vuol dire sviluppare ulteriormente il trasporto su rotaie, non vediamo l'ora. Ma allora? Le manutenzioni le facciamo a Savona? Con un impianto solo?

Non possiamo pensare di affrontare i due aspetti del prolungamento della metropolitana scollegandole alle questioni delle officine, separatamente, come peraltro chiediamo anche a Certosa, sembrano due cose diverse, lo sono, evviva il trasporto merci ma non possiamo non parlarne anche quando parliamo della prosecuzione del metrò a Certosa.

Allora, sono questioni prioritarie che bisogna porre in maniera ragionevole, non vuol dire mettere in discussione in metrò, tanto meno in Val Bisagno, dove la Val Bisagno sappiamo, è stato ricordato da tutti quanto sia importante e quanto sia stata penalizzata nel corso degli anni. A meno che non ci siano degli altri fini, Assessore, no? Rispetto a quella realtà. Quindi in qualche modo, se non ricordo male, e lo ricordava anche la rappresentante della C.G.I.L. Andrei, lo ricordava anche Stefano, io mi occupavo d'altro in Giunta, ma ricordo perfettamente la



COMUNE DI GENOVA

posizione chiara dell'amministrazione precedente, perché non bisogna proseguire su quella strada? Perché non possiamo confrontarci con Trenitalia e farla recedere rispetto a questa cosa, non può essere latitante, mi consenta. Uso un termine ma è umiliante per il Comune non potere prendere Trenitalia e dirgli, a meno che, ripeto, non ci siano degli altri fini, perché in questo caso, mi creda, si tratta di uno scippo per quanto riguarda la nostra città.

Poi lei ha detto, Assessore Campora, è ancora aperto, ma cosa è ancora aperto? In che senso? Dopodiché i costi di quell'area è possibile sapere? Perché poi, come dire, paga il Comune, paghiamo noi, pagano i cittadini genovesi.

Credo di essere stato anche abbastanza chiaro in riferimento a quello che ritengo debba essere l'impegno dell'amministrazione comunale.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Crivello. A questo punto sono le 16:45, quindi chiudo la Commissione, se l'Assessore vuole portare il suo saluto...

VILLA (Partito Democratico)

Ho chiesto di intervenire, Presidente. Sono Villa Claudio.

OTTONELLO (Presidente)

Prima di lei c'era anche il Consigliere Grillo, però a questo punto l'Assessore se ne va e quindi penso che sia non dico inutile, ma la presenza dell'Assessore non ci potrà essere, la Commissione verrà riaggiornata a lunedì 25, come ha detto l'Assessore, alle ore 14:30-

VILLA (Partito Democratico)

Io vorrei intervenire, Presidente, però.

GRIFI (C.G.I.L.)

Ottonello, Grifi C.G.I.L....

VILLA (Partito Democratico)

Io vorrei intervenire, sono Villa, grazie.



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Prima di lei, Consigliere Villa, c'era il Consigliere Grillo, però voglio dire l'Assessore se n'è andato, sappiatelo.

VILLA (Partito Democratico)

Gli verrà riportato tramite le registrazioni. Grazie.

CAMPORA (Assessore alla Mobilità)

Io sono ancora qua. Naturalmente prima di andare è educazione comunque avvisare, quindi io adesso purtroppo mi devo staccare, però sono presenti gli uffici del Comune che mi riporteranno le parole del Consigliere Villa. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Assessore. Allora la parola al Consigliere Grillo.

GRIFI (C.G.I.L.)

Scusi, una domanda velocissima, Grifi C.G.I.L.. Per il 25 ci invitate voi direttamente? Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Prego. Consigliere Grillo e poi Consigliere Villa e poi chiudiamo. Grazie. Prego.

GRILLO (Forza Italia)

Considerato che l'Assessore ovviamente delega al fine di registrare gli interventi dei colleghi, ritengo opportuno in pochi minuti ovviamente rappresentare quanto ritengo utile, necessario e opportuno, in modo che nella seduta del 25 nel merito siano fornite adeguate risposte.

Tralascio l'intervento del collega Avvenente per quanto riguarda le problematiche del pubblico trasporto in Val Bisagno, avremo tempo poi di esaminare un dossier che risale da quindici anni a questa parte, su progetti, programmi, opere previste peraltro nei piani triennali dei lavori pubblici e non concretizzate.

Per venire invece all'odierna riunione, dunque, sarò sintetico. Prego gli uffici di prendere nota, di modo che il 25 ci vengano fornite risposte. Richiamo anche in questo caso quanto è stato rappresentato nella seduta consiliare del 17 giugno 2019. Si era detto la metropolitana da Brignole a Martinez passa anche da



COMUNE DI GENOVA

un'operazione immobiliare che coinvolgerà le aree ferroviarie di San Fruttuoso. Secondo, era stato detto: è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Comune, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani e Ferrovie dello Stato, per il prolungamento della metropolitana tra Brignole e Martinez. Quindi è stato sottoscritto un protocollo d'intesa, il quale, sempre riferendomi alla seduta consiliare, era stato affermato che viene attuato questo protocollo d'intesa se no entro i 24 mesi successivi si sarebbero persi i finanziamenti per realizzare l'opera.

Quindi su questo protocollo d'intesa la mia richiesta è quella di capire intanto che cosa prevedeva questo protocollo d'intesa e se il protocollo d'intesa era stato sottoposto a consultazioni. Parlo in modo particolare ovviamente delle associazioni che abbiamo oggi audito, ma anche in allora erano presenti, vorrei citare uno per tutto l'intervento del Comitato, ovviamente anche e soprattutto quelle delle organizzazioni sindacali, che oggi hanno evidenziato questioni anche che riguardano iniziative consiliari e approfondimenti recenti.

Terzo, oggi c'è stato illustrato un progetto. Allora, prima domanda: è il progetto definitivo? Questo progetto può essere assoggettato ovviamente dopo le audizioni della Commissione, del Municipio e delle associazioni, può subire delle modifiche? Io ritengo che ovviamente alcune modifiche, considerate le audizioni di oggi e quelle che l'Assessore ha già preannunciato avrà con il Municipio, capire in che misura i contributi che vengono dal Consiglio Comunale e dall'Osservatorio in qualche misura possono essere recepite. Grazie.

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Grillo. Senz'altro anch'io ho preso buona nota. Adesso passo la parola all'ultimo intervento, al Consigliere Villa. Prego.

VILLA (Partito Democratico)

Grazie. Ringrazio gli auditi. Per me, uomo e cittadino della Val Bisagno, è difficile proseguire un dibattito di questo tipo. Credo che l'accurato intervento che ha fatto il Consigliere Crivello e già allora candidato Sindaco, dove con lui avevamo assolutamente premesso e, così, c'eravamo impegnati nei confronti dei cittadini della Bassa Val Bisagno e non solo, di salvaguardare le aree in questione.

Io credo, vede Consigliere Grillo, che è giusto richiamare i precedenti accordi, oppure richiamarsi sempre a quello che avrebbero dovuto fare gli altri, ma in questo caso gli altri che siete voi oggi avete detto ai genovesi che l'avreste fatto in un'altra maniera. Ma l'altra maniera a me sembra la stessa di un po' di anni fa, dove vengono messi in discussione dei lavoratori, che verrebbero portati via da Genova, vengono chiaramente messe in discussione delle aree che potrebbero essere utilizzate in un discorso più ampio e più generale dell'intero quartiere di Marassi e San Fruttuoso e altrettanto viene detto invece che questa è la panacea di tutti i mali.



COMUNE DI GENOVA

Io non credo, avremo modo anche il 25 di continuare questa discussione, farà bene, ha fatto bene io credo il Municipio a sostenere cose di questo tipo, come ha già fatto in questi anni e io credo che sia il solito discorso di un cambio di aree o di cose tra, appunto, i vari soggetti.

Voi, che dite di essere molto più capaci degli altri, dovete trovare delle forme diverse, perché faceva bene Fabbri e gli altri amici dell'associazione ambientalista a ricordare che non si può non tenere conto che immagino tutti quanti, anche un bambino piccolo, vuole e vorrebbe la metropolitana nel quartiere appunto di Marassi e San Fruttuoso, ma vorrebbe anche che quell'area densamente popolata, una delle più densamente popolate della città, credo sia la seconda in termini di Municipio, vorrebbe anche recuperare un po' del suo spazio e quindi trasformandolo in aree magari diverse ad uso della cittadinanza e quindi restituendo loro magari quello che non gli è stato dato.

Io so bene che le precedenti amministrazioni avrebbero potuto farlo, ma credo che oggi quelli più bravi di quelli precedenti che sono stati mandati a casa, siamo stati mandati a casa, voi otteniate risultati diversi. Ma come non fate a pensare, anch'io in questo mi scaldo molto come Crivello, a muovervi nei confronti anche di Regione, che si occupa di trasporti in questa Regione e chiaramente nella sua città capoluogo, ad andare a contattare aree così importanti, a salvaguardare posti di lavoro? Perché non vi activate in questo senso? Lo dico all'Assessore, al Sindaco Bucci.

Perché anziché distrarvi in tante altre cose non riusciamo almeno a raggiungere un accordo di questo tipo, salvaguardando l'occupazione a Genova e non solo dei lavoratori ma dell'indotto, delle officine e anche dando la possibilità magari ai cittadini di quel Municipio, di quella parte di Municipio, di vivere in maniera magari adeguata? Non pensando che magari il verde pubblico di questa città sia soltanto da una parte e non dalle altre?

Termino, anche perché è tardi, rischio di essere come spesso noioso, ricordo e non è oggetto di questa Commissione, ma lo ricordo ogni volta che si parla di trasporto pubblico, che l'auspicio sia quello di continuare a parlare anche di sistema di trasporto pubblico nei quartieri di Stagliero, Molassana, Struppa e nei comuni limitrofi allo stesso Comune di Genova, che è chiaro che sarebbe un completamento, sarebbe guardare la città in un piano un po' più ampio, più generale, per potere consentire a tutti di avere almeno un sistema di trasporto adeguato a moderno e per poter arrivare voglio dire nei propri luoghi di lavoro e della città in un tempo adeguato.

Io l'appello che vi faccio incontratevi con la Regione, che sa far tutto, e allora io credo che sia forse il caso oggi di potere, appunto, affrontare il tema in maniera diversa, non venendoci qua a dire che questo è soltanto la proposta della metropolitana, questa è la proposta della metropolitana fino a San Fruttuoso, fino a Martinez, ma è anche la proposta di trasformare una grande voglio dire area di Genova in qualcosa di diverso, che io credo, conoscendo un po' i cittadini della Val Bisagno, non vogliono.

Lo abbiamo sentito nei vari Comitati che ci hanno preceduto e che giustamente auspicano che quelle aree vengano utilizzate in maniera diversa. Grazie.



COMUNE DI GENOVA

OTTONELLO (Presidente)

Grazie, Consigliere Villa. In chiusura io vi dico che oggi abbiamo affrontato due Commissioni importanti, che al di là delle naturali, ovvio, fisiologiche differenze di vedute, di metodo o di merito, comunque sono due temi, due aspetti, due progetti importantissimi per migliorare la nostra bella città.

Quindi grazie a tutti voi, grazie ai Consiglieri, ai Commissari, grazie agli invitati, agli auditi. Chiudo la Commissione e chiedo quindi alla regia di chiudere il collegamento.

ESITO:

<p>“Progetto Metropolitana - Brin Canepari - Brignole Martinez”.</p> <p>Si precisa che nella seduta verrà discussa la parte riguardante la tratta progettuale di BRIGNOLE – MARTINEZ.</p>	<p>CONCLUSIONE TRATTAZIONE</p>
---	--------------------------------

Il Presidente alle ore 17.00 dichiara chiusa la seduta.

Il Presidente
(Vittorio Ottonello)

documento firmato digitalmente