



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE
VERBALE DELLA SEDUTA DEL VENERDÌ 07 MAGGIO 2021**

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

Assume la presidenza il Consigliere Rossi Davide
Svolge le funzioni di Segretario il signor Tallero Mauro
Verbale redatto dalla Ditta AEMME srl

Alle ore 09:30 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Ariotti Fabio
Bernini Stefano
Bruccoleri Mariajose'
Brusoni Marta
Campanella Alberto
Cassibba Carmelo
Ceraudo Fabio
Corso Francesca
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
Ferrero Simone
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Immordino Giuseppe
Lodi Cristina
Ottonello Vittorio
Pandolfo Alberto
Rossetti Maria Rosa
Rossi Davide
Salemi Pietro
Terrile Alessandro Luigi
Tini Maria
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Avvenente Mauro
Baroni Mario
De Benedictis Francesco
Fontana Lorella



COMUNE DI GENOVA

Mascia Mario
Pirondini Luca
Putti Paolo
Remuzzi Luca
Santi Ubaldo

Assessori:

Campora Matteo

Sono presenti:

Cocchetti(Responsabile Progetto Unico RFI) - Brancato (Responsabile Ufficio Opere Strategiche infrastrutturali) - Sciutto (Mobilità) - Colnaghi (Presidente Municipio C.Ovest) Rappresentante Osservatorio Campasso- Attolini (Rappresentanti Cittadini Liberi di Certosa) - Fassio (Esperto Lista Crivello) - Ferrera(Direzione Segreteria Generale ed Organi Istituzionali)

Terzo valico e nodo di Genova – potenziamento Genova Campasso.

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

Alle ore 09.30 il Presidente procede all'appello dei Consiglieri per la verifica dei presenti

ROSSI - Presidente

Lascerei la parola all'Assessore Campora, che vedo collegato, prego.

CAMPORA – Assessore Ambiente

Grazie, Presidente.

Questa Commissione Consiliare segue una Commissione Consiliare, che abbiamo ottenuto nel Municipio della Val Polcevera e nel Municipio del Centro Ovest, finalizzata a rappresentare lo stato dell'arte, in merito ai progetti che riguardano il nodo ferroviario di Genova, questa è un'opportunità per capire a che punto siamo, quali sono i progetti, presentarli e naturalmente, anche come Comune, per fare approfondimenti, per porre delle domande.

Ritenevo utile e ringrazio Cociv e ringrazio RFI della presenza e della disponibilità, in maniera tale che tutta la Commissione Consiliare, i Consiglieri, possono avere un'informazione aggiornata sullo stato dell'arte di questi progetti di grande sviluppo, che interessano la nostra città, alcuni dei quali partono dal 2006, quindi sono progetti, di cui il terzo valico, gli altri progetti che verranno illustrati, sono progetti che la città aspetta da molto tempo e che rappresentano un'opportunità di sviluppo, per logistica, per il nostro porto.



COMUNE DI GENOVA

Detto questo è doveroso fare un'informativa, porre tutte le domande e fare in modo che i cantieri possano creare il minor disagio possibile, naturalmente, discutere anche nel merito dei progetti.

Non dico altro, nel senso che avremo poi queste illustrazioni, che riguardano i progetti che interessano la nostra città, credo che sia presente Cocchetti, che siano presenti altri rappresentanti, che gestiranno la presentazione.

Grazie, Presidente.

ROSSI - Presidente

Prego, Consigliera Lodi, per mozione d'ordine.

LODI – Consigliera PD

Vorrei dire all'Assessore Campora, che mi aspetterei qualche parola in più, perché ok audire, siamo qui per audire, però chiederei, anche, all'Assessore Campora, l'aggiornamento rispetto all'interlocuzione e al ruolo giocato dal Comune fino ad oggi, che dopo forti insistenze rispetto alle Commissioni, finalmente, noi non eravamo presenti alle Commissioni Municipali, Assessore, quindi non siamo tenuti a sapere cosa sia successo, nel senso che non sappiamo cosa sia successo e chi lo sa, lo sa perché si è informato, ma non perché eravamo invitati, almeno a me non risulta di essere stata invitata, magari potrò sbagliarmi.

Quindi oggi, per noi, è un inizio di un percorso che non è avvenuto in trasparenza, attraverso le consultazioni, né avvenuto in trasparenza per quanto riguarda l'Amministrazione Comunale, quindi, Assessore, le chiederei di spendere due parole in più rispetto al ruolo del Comune, poi udiamo, ovviamente, tutti e faremo le domande, ma credo che il ruolo e il punto in cui siamo, il fatto che non ci sia stato dibattito pubblico, tutte queste cose, credo che meriterebbero 2 o 3 parole, rispetto a quanto sia l'avvio di questa Commissione da parte dell'Amministrazione, perché è vero il lavoro, sappiamo chi è il committente, sappiamo chi li realizza, ma tutto ciò che avviene, avviene sul territorio Comunale, almeno capire come si è posto il Comune, quali sono state le interlocuzioni, non voglio fare domande, ma vorrei un minimo più di premessa.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie, Consigliera Lodi.

Assessore Campora, prego.

CAMPORA – Assessore Ambiente

Innanzitutto, l'Amministrazione è trasparente, tanto che siamo partiti dai Municipi, come molte volte è stato chiesto, siamo voluti partire dal Municipio, proprio come metodo, perché riteniamo che il Municipio sia il soggetto più vicino ai cittadini, quindi credo che sia corretto, questa è una cosa che tutti i Consiglieri hanno sempre chiesto, anzi, molte volte si è lamentato il contrario, si è detto che i Municipi non sono mai stati coinvolti, allora tenuto conto di queste osservazioni,



COMUNE DI GENOVA

siamo partiti proprio sentendo i Municipi e all'interno dei Municipi, naturalmente questo la Consigliera Lodi lo sa, sono rappresentate tutte le forze politiche.

Questo è un percorso di trasparenza e, naturalmente, per parlare di un progetto, la logica dice che prima questo progetto va illustrato, quindi, forse, nell'intervento ho visto un anticipo rispetto a quello che poi sentiremo dire, probabilmente la Consigliera Lodi sa già quello che sentiremo dire, però questa Commissione è stata chiesta proprio da voi Consiglieri, è stata chiesta per chiedere l'illustrazione del progetto, normalmente, quando si parla di un progetto, il primo passaggio è dare la possibilità a chi è il progettista, che non è il Comune di Genova, come sappiamo, di illustrare il progetto, dopodiché tutte le domande le faremo, secondo me, se invece vogliamo, questo lo potete decidere voi, a me va benissimo, come dice la Consigliera Lodi, facciamo prima le domande e poi illustriamo il progetto, per me va bene, lo invertiamo, logicamente se a tutti i Consiglieri va bene, possiamo fare anche così, l'importante è che decidiamo, noi c'eravamo organizzati come sempre, attraverso le illustrazioni del progetto da parte del committente, se così non va bene, Presidente, facciamo prima le domande, poi illustriamo il progetto, decidete voi.

ROSSI - Presidente

Ci sono un po' di mozioni d'ordine, quindi provvederei prima a fare le mozioni d'ordine.

Consigliere Villa, prego.

VILLA – Consigliere PD

Grazie, ma alla mia mozione d'ordine è già stato risposto.

Anche io avevo avuto l'impressione, come la Consigliera Lodi, che partissimo da qualcosa di già fatto, già visto, in realtà mi sembrava che alcune cose dovessero essere dette dall'Assessore, che adesso ha detto "Per quello che mi riguarda, potremo vedere il progetto e poi fare le domande".

Grazie.

ROSSI - Presidente

Consigliera Lodi, la rivedo prenotata, prego.

LODI – Consigliera PD

Capisco che non parliamo la stessa lingua, evidentemente, io e l'Assessore, andiamo avanti come avete ritenuto, dico solo due cose, all'Assessore.

Il fatto che siano stati sentiti i Municipi, dopo che è stato presentato in Regione un progetto e dopo che, grazie ai comitati che si sono messi di traverso in tutti i modi, questo progetto è andato a via, sostenuto dalle forze politiche che hanno voluto sostenere questa cosa, Assessore, non mi pare né che il percorso sia stato trasparente, né che sia stato, in termini logisticamente, temporalmente, affiancati al percorso, per cui mi sarei aspettata, che mentre l'RFI inviava il progetto, perlomeno l'intenzione della progettualità della Regione, non devono essere i



COMUNE DI GENOVA

comitati a chiedere una via, ma deve essere il Comune, anche, a sostenere questa cosa, dato che va sempre tutto bene, andiamo avanti, vediamo il progetto e poi vedremo qual è l'opinione del Comune rispetto al progetto, rispetto a un percorso che iniziamo, ma che è già iniziato da tempo, Assessore, abbia pazienza, però non mi faccio insegnare delle cose quando non me le devo fare insegnare e me le faccio insegnare quando mi devono insegnare, il fatto che i Municipi siano stati coinvolti, è solo perché c'è stato un grande ambaradan, solo perché i comitati sono andati in Regione ed è solo perché, adesso, c'è una valutazione d'impatto ambientale su un'opera che, se aspettavamo voi, andava avanti così.

Quindi la lezioncina la facciamo da un'altra parte, facciamo politica, andiamo avanti come avete deciso e valuteremo le posizioni del Comune.

Grazie.

CAMPORA – Assessore Ambiente

Mi scusi, Presidente.

Allora, finché stiamo su un livello di confronto politico, di un certo tipo, ci siano, quando poi si dice che è una lezioncina [Discussione incomprensibile]

Dicevo, non rispondo alla polemica della Consigliera Lodi, perché non mi piacciono le polemiche e non voglio perdere tempo, ne abbiamo già perso troppo, facciamo illustrare il progetto, le polemiche le faremo da altre parti, ma non le faremo qua, abbiamo rispetto per le persone che sono qua, chi vuole fare polemica la faccia, ma la facciamo dopo e utilizziamo il tempo che abbiamo in maniera adeguata.

ROSSI - Presidente

Ancora una mozione d'ordine del Consigliere Crivello, prego.

CRIVELLO – Consigliere Lista Crivello

Proprio perché credo fortemente, come l'Assessore Campora, alla Democrazia e non ho assolutamente voglia di far polemica, ma voglio porla sul piano politico e istituzionale, non sarei intervenuto, ma devo dire che la ricostruzione, che lei ha fatto, è relativamente fedele, Assessore Campora, perché sul fatto che i Municipi devono essere coinvolti, non credo che sia irrispettoso, sottolineare questi aspetti, nei confronti degli auditi, che debbano essere coinvolti, si immagini un po', se non sfonda una porta aperta, con noi, con me, con tutti gli amici della minoranza.

Dopodiché, lei sa bene, da quanti mesi, ormai sfioriamo gli anni, perché partiamo dall'inizio del 2020, che noi sollecitiamo incontri dove le ferrovie, uso questo termine, che li ingloba un po' tutti, non hanno mai partecipato, abbiamo poi scoperto che hanno fatto questa iniziativa sul primocanale, legittimo, ma la domanda che viene dal territorio, oltre che dal Consiglio Comunale e dai Municipi, è molto datata, Assessore, poi in più di una circostanza, non solo da lei, è stato risposto che con le ferrovie non si riesce.

Lei è corretto, non ci accusi di non essere corretti noi, nel momento in cui riproponiamo e credo che sia incontestabile, perché, se vuole, mi metto lì e le dico



COMUNE DI GENOVA

le date che corrispondono a tutte le nostre richieste, ricordo che ho detto più volte, si tratta di regole, norme e Leggi nazionali, ma anche le ferrovie non vivono su Marte, vivono su questa terra, Genova è qua, gli interventi si fanno su Genova, non interagire con le Commissioni, con i Municipi, ci sembrava, da sempre, un atto non completamente corretto.

ROSSI - Presidente
Mascia, mozione d'ordine.

MASCIA – Consigliere Forza Italia
Cogliendo quest'ultimo intervento, che si interagisse, innanzitutto con la Commissione, perché diciamo sempre che la Commissione è sovrana, vorrei, come Commissario, conoscere il progetto, dopodiché conoscere le valutazioni dei colleghi e la valutazione della Giunta, mi sembra che l'approccio sia il più lineare possibile, come vedete, non faccio polemiche, non alzo i toni, perché mi piacerebbe iniziare a parlare del progetto, giusto per riuscire a calibrare anche la Commissione.
Grazie, Presidente.

ROSSI - Presidente
Sono perfettamente d'accordo con lei e con l'intervento del Consigliere Crivello, infatti poi, in maniera molto trasparente, ho cercato di audire tutte le richieste che sono state fatte, quindi adesso chiederei all'Assessore Campora, chi intende far parlare per primo, in modo da dare seguito alla Commissione.

CAMPORA – Assessore Ambiente
Grazie, Presidente, grazie anche per aver portato ordine nei lavori, in maniera tale che sappiamo come procedere.
Direi di procedere con l'illustrazione del nodo ferroviario.
Chiedo ai soggetti, che sono stati invitati, non so se interverrà prima l'Ingegnere Cocchetti o altri, di intervenire, lo diranno loro come sono organizzati e qual è la scaletta che si sono preparati.

ROSSI - Presidente
Perfetto.
Ingegnere Cocchetti.

Cocchetti – Responsabile Progetto Unico per RFI
Buongiorno a tutti, buongiorno, Presidente, saluto anche i componenti della Commissione Consiliare, ovviamente, anche l'Assessore Campora.
Io sono Mariano Cocchetti, sono il responsabile, per conto di Rete Ferroviaria, del Progetto Unico, poi vi dirò cosa è il Progetto Unico, insieme a me ci sono i rappresentanti del General Contractor Cociv, che è il soggetto che progetta e realizza, quelle opere del Progetto Unico e ci sono i rappresentanti della società



COMUNE DI GENOVA

Italferr, del gruppo Ferrovie dello Stato, che rappresenta la società ingegneria, quindi ha il compito sia dell'alta sorveglianza, quindi vigilare i rapporti contrattuali tra Rete Ferroviaria Italiana e General Contratto e il far da direzione lavori.

Avrei una piccola presentazione, molto sintetica, però necessaria.

Ovviamente, sono qua per presentare, in particolare, in progetto di Campasso, l'itinerario di Campasso, avrei qualche slide, se me lo concedete, da illustrare.

Cos'è il Progetto Unico, ripeto, rappresento la committenza di questo progetto, il Progetto Unico è la somma di tre progetti, terzo valico dei Giovi, il nodo di Genova, quello che una volta si chiamava potenziamento infrastrutturale e tecnologico... Brignole e il potenziamento Genova – Campasso, quindi l'itinerario da bivio Fegino fino ad arrivare praticamente al Porto Storico, quindi quello che noi definiamo come ultimo miglio del campo barico. È un intervento molto complesso, vale quasi 7 miliardi di euro, completamente finanziato.

Noi ora siamo qua, di questi tre progetti, ora rappresento uno dei tre progetti, che è quello che noi chiamiamo collegamento bivio Fegino Campasso, porto storico di Genova, quindi è uno dei tre progetti del Progetto Unico. Questa è una slide che rappresenta gli accordi principali, che sono intervenuti con gli enti e anche le normative di riferimento, relativamente a questo intervento infrastrutturale, si parte dal 2005, quindi sono più 15 anni che si parla di questo collegamento, i primi accordi, protocolli, intenti hanno riguardato le ferrovie nel suo insieme, con le sue società operative e l'Autorità Portuale di Genova, è intervenuto poi, nel 2006, l'approvazione del progetto definitivo del nodo ferroviario di Genova, con la delibera CIPE dell'85 2006, sono seguiti dei protocolli di intesa con la Regione Liguria, con il Comune di Genova e con Ferrovie, volti alla realizzazione di questi interventi, tesi al miglioramento della competitività del porto di Genova, quindi per lo sviluppo del sistema portuale stesso, un incremento degli scambi commerciali, orientati a far sì che si tolga il più possibile i container, quindi i camion, dalle strade e si immettano, invece, sulla rete ferroviaria.

Poi è intervenuta una Legge, quella del 2013, che, anche questa, attesa al miglioramento e alla competitività dei porti Italiani, in cui si è inserito proprio il nuovo scalo dell'impianto di Genova – Campasso.

Per ultima c'è la Legge sblocca cantieri, che è quella che ha unificato, come dicevo prima, i tre progetti, ha costituito il Progetto Unico, è quella che ha individuato quale intervento supplementare, progetto terzo valico dei Giovi, proprio la progettazione e la realizzazione dell'ultimo miglio, nel caso specifico, il collegamento bivio Fegino - Campasso e Porto Storico di Genova, quindi sono passati più di 15 anni dai primi accordi, che hanno regolato l'intesa Stato - Regioni e Stato – Territorio, per la progettazione e la realizzazione di questo itinerario di Campasso.

Questa è la rappresentazione, molto sintetica, dell'itinerario di Campasso, trattasi di un intervento di ripristino del collegamento ferroviario, è un collegamento ferroviario che individuerà solo il passaggio di treni merci, quindi non ci saranno treni viaggiatori, ha una lunghezza, circa, di 5 km e parte proprio da quello che



COMUNE DI GENOVA

noi chiamiamo ((binf leccino)) praticamente il bivio dove oggi si staccano la Genova – Milano, Genova – Torino, la linea dei Giovi succursale, in futuro, quando sarà pronto il terzo valico, ci sarà l'allaccio anche con il terzo valico quindi, da bivio Fegino ci si potrà allacciare, attraverso Campasso, sia sull'attuale linea d'esercizio, che è la linea Giovi succursale, che sul futuro terzo valico di Giovi.

Come vedete, l'abbiamo diviso con colori diversi, il primo tratto che va da bivio Fegino fino ad arrivare alla radice nord del parco di Campasso, in questo tratto si attraversa il torrente Polcevera, sono previsti degli interventi abbastanza importanti, a partire da un adeguamento di una galleria esistente, proprio sulla linea succursale dei Giovi, schema Facchini 1, poi è previsto il rifacimento dell'impalcato metallico del ponte sul Polcevera, ci sono tutta una serie di sottovia, di sottopassi stradali, che dovranno essere adeguati alle nuove categorie di treni, che passeranno sull'itinerario di Campasso e questo primo pezzo ha, circa, una un'estesa di 2 km.

Questo è il tratto in cui si attraversa il territorio del quartiere della Certosa, quindi all'interno di questi saranno previsti, come vedremo dopo, degli interventi anche di mitigazioni ambientali, con l'inserimento di barriere fonoassorbenti.

Poi c'è la tratta centrale, che è quella individuata in blu, che è lo scalo di Campasso. Il progetto prevede la realizzazione di 8 binari, ovviamente, come dicevo prima, dedicati solo al trasporto merci, traffico merci, 8 binari dalla lunghezza di circa 750 metri, perché lo standard europeo, la composizione dei treni a standard europeo, prevede proprio questa lunghezza, quindi arriveranno, al futuro terzo valico, treni di questa lunghezza.

Si prevede, il nostro modello di esercizio, che poi è stato alla base anche degli input progettuali, prevede un traffico di treni in passato di circa 21 copie, quindi sono 42 treni merci al giorno, distribuito, ovviamente, nell'arco delle 24 ore, su questo itinerario, i treni lo percorreranno con una velocità di circa 30 km orari, quindi in velocità, certamente, modesta, ovviamente, trattandosi di un intervento urbano.

La funzionalità dello scalo di Campasso è proprio quella di comporre o scomporre i treni della lunghezza che dicevo prima, poiché le banchine del porto non riescono a ricevere treni lunghi 750 metri, quindi dal porto arriveranno treni più corti, nel parco di Campasso verranno composti su una lunghezza di 750 metri e "spediti", diciamo, tra virgolette, verso nord, attraverso il terzo valico di Giovi, oppure la linea succursale dei Giovi.

Quindi, la funzionalità del parco di Campasso, non è quella di caricare o scaricare i contenitori o le merci presenti, ma è quella di assemblare o scomporre i treni, proprio per far sì che questi treni possano entrare e uscire, con un modulo giusto, dalle banchine portuali.

Poi c'è la tratta che va da Campasso a quella che noi chiamiamo ex bivio di Santa Limbania, quartiere di San Pier d'Arena, per capirsi, dove ci sono due gallerie esistenti, galleria di Campasso e di San Pier d'Arena, che sono state adeguate, ora è previsto il completamento dell'adeguamento della sagoma, proprio per far



COMUNE DI GENOVA

passare questa tipologia di treni merci e andranno, ovviamente, completati, dal punto di vista di recidivi e attrezzate, dal punto di vista elettromeccanico e tecnologico, proprio per la gestione della circolazione ferroviaria.

Alcuni di questi interventi, in particolare lo scalo di Campasso, il parco di Campasso, ma anche nel tratto di San Pier d'Arena, erano già stati iniziati, qualche anno fa, poi per una serie di motivi, uno perché era fallito il consorzio, non so se vi ricordate, c'era il consorzio Eureka, dopodiché c'è stato, purtroppo, l'evento tragico del crollo del Ponte Morandi, quindi questi lavori sono rimasti bloccati, per alcuni anni, ora sono in procinto di essere ripresi, nell'ambito del ripristino di questo collegamento.

Poi c'è il tratto finale, quello indicato in verde, che è l'ultimo miglio, il vero e proprio ultimo miglio, quello che entra dentro le banchine portuali, che però non è di competenza del Progetto Unico, ma la stazione appaltante, la committenza, è l'Autorità di Sistema Portuale, che con RFI, ha siglato una convenzione e quindi sta avvalendo di Rete Ferrovia Italiana, come soggetto dedicato alla progettazione e alla realizzazione.

Per quanto mi risulta, l'intervento è in una fase negoziale, siamo in una gara, è previsto, mi sembra, entro l'anno, proprio la consegna dei lavori di questo intervento, che riguarda proprio il sedime del demanio marittimo, quindi all'interno del sistema gestito dall'Autorità di Sistema Portuale.

Questa è un'altra rappresentazione, abbiamo detto che l'obiettivo del ripristino di questo collegamento, è proprio il collegamento tra le linee ferroviarie del nord, quindi l'attuale linea succursale Giovi, la futura linea del terzo valico con il Porto Storico, proprio col fine di aumentarne la sua capacità, quindi aumentare l'attrattività del sistema portuale genovese, nel suo insieme.

Sono previsti, come vedremo dopo, altri interventi connessi a questo intervento nel settore ferroviario, che riqualificheranno... urbana e quindi la Val Polcevera vedremo, vedremo dopo la metro, piuttosto che il Parco del Ponte, ovviamente, di competenza del Comune di Genova.

L'impianto del parco di Capasso è una sorta di aria retroportuale, tutti i grafici provengono e che arrivano per il porto, come dicevo, per offrire questa capacità, adeguata alla possibilità, attraverso il parco di Campasso, di assemblare i treni o di scomporli, affinché possano entrare dentro il Porto Storico, questa è la funzionalità dell'impianto dello scalo di Campasso.

Stato di attuazione. Alcuni interventi, come dicevo prima, che erano partiti qualche anno fa, poi tragicamente, purtroppo, fermati dal crollo, in particolare, del Ponte Morandi, l'itinerario di Campasso, voi stessi l'avete enunciato prima, è in una fase progettuale, è uscito, recentemente, un decreto, da parte della Regione Liguria, che ha assoggettato questo intervento alla valutazione d'impatto ambientale, quindi verrà inserito in un procedimento PAUR, Procedimento Autorizzatorio Unico, verrà gestito direttamente dalla Regione, quindi, per questo inter, siamo in fase di avvio, che si possa procedere con tutti i pareri necessari, autorizzazioni, tali da poter realizzare questo intervento.



COMUNE DI GENOVA

Tempistiche realizzative. Noi avremo tre anni abbondanti, pieni di lavoro, sicuramente il 2022, 2023, 2024 e si confida anche parte del 2021, in cui dovranno essere realizzati questi interventi per far sì che la messa in servizio, quindi d'esercizio ferroviario, possa venire entro il 2024. Questi sono gli obiettivi, le attese non solo di Rete Ferroviaria Italiana, ma tutto il sistema portuale genovese.

Questa è la slide che rappresenta, come dicevo prima, questo intervento ferroviario si inserisce e quindi si deve compatibilizzare con altri interventi di iniziativa, in particolare del Comune di Genova, mi riferisco al Parco del Ponte, ma non solo, al prolungamento della metropolitana Brin – Canepari, al successivo prolungamento Canepari – Rivarolo, in merito a questi prolungamenti della metropolitana, sono già stati siglati degli accordi di intesa con il Comune di Genova, finalizzati a compatibilizzare la realizzazione sia dell'infrastruttura ferroviaria che quella metropolitana.

Anche sull'iniziativa del Comune del progetto del Parco del Ponte, ci sono delle interlocuzioni in corso, come sapete, il progetto del Parco del Ponte interessa una vasta area del territorio di San Pier d'Arena e di Campasso, in particolare, interessa quelle aree di deposito delle terre, provenienti dallo scavo delle gallerie del nodo di Genova, quelle che sono indicati, in questa piantina, in verde, quindi, ripeto, ci sono delle interlocuzioni in corso, anche in questo caso, cercare di compatibilizzare le esigenze di entrambi i progetti.

Il parco del Campasso, da un punto di vista ferroviario, interessa solo la parte centrale del parco, come vedete, è questa parte centrale in rosso e marrone, che dividono i sette binari da 750 metri.

In questa piantina è indicata anche la futura via del Campasso, anche questa è un intervento di competenza del Comune di Genova, ripeto, sono in corso queste interlocuzioni con il Comune, al fine che tutti i progetti possono, in qualche modo, essere compatibilizzati e poter procedere mirati, soprattutto, a una riqualifica del territorio stesso.

Questa è una foto storica del parco di Campasso. Il parco ferroviario di Campasso è stato realizzato tra il 1900 e il 1907, infatti è stato attivato, all'incirca, intorno al 1907. Era un'area enorme, come vedete da questa foto, un'area lunga più di 1 Km, 1200 metri, larga 180 metri, capace di ospitare 2.000 vagoni, sono circa 100 treni, quindi una cosa veramente impressionante, come dimensione, poteva ospitare 35 binari, pensate che noi, oggi, ne andremo a realizzare otto, neanche un quarto, quindi quest'area, nella slide successiva si vede, comprende proprio tutto l'attuale sedime di Campasso, dove ci sono oggi le terre depositati, una volta c'erano i binari, ritengo che sia una foto molto significativa, in un abitato già densamente popolato.

Qui ho voluto rappresentare qualche opera, le più importanti, che andremo a realizzare con il ripristino di questo collegamento ferroviario, sulla sinistra si parte dall'adeguamento della galleria Facchini 1, che è una galleria che insiste sull'attuale itinerario della linea succursale dei Giovi, quindi una galleria dove oggi ci passano i treni, è un intervento, la cui principale realizzazione di



COMUNE DI GENOVA

adeguamento è prevista nella metà del prossimo anno, nel 2022, c'è un adeguamento della sagoma, come vedete, la parte in grigio sarà la sagoma della nuova galleria, che, ovviamente, sarà capace di ospitare questi treni, di dimensioni un po' diverse rispetto a quelli passati, rispetto all'attuale sagoma, che è quella marroncina indicata all'intero, quindi una vera nuova galleria.

Sulla destra c'è l'altro intervento, anche questo molto complesso, è il rifacimento dell'impalcato metallico, della travata metallica, sulla sinistra vedete quella foto, allo stato attuale, sulla destra è una foto simulazione di come sarà la nuova travata metallica, quindi dovremo cambiare il ponte, cioè l'impalcato metallico, sostituirlo, ovviamente, con una nuova struttura, adeguata e aderente ai nuovi standard europei, di peso e di dimensioni.

Poi ci sono tutta una serie di attraversamenti stradali, partendo sulla sinistra, da via Rossini, è previsto un nuovo ponte metallico, con il progettista Cociv, stiamo progettando degli interventi, tali da limitare, per quanto possibile, gli effetti sulla circolazione stradale, quindi sono stati studiati degli accordi, delle soluzioni, tali che gli effetti sulla circolazione, siano veramente minimi, quindi sulla sinistra vedete il nuovo ponte su via Rossini.

Dovremo intervenire con un nuovo ponte, sul torrente Torbella, che consentirà di eliminare le tre travate, le tre luci attuali, con un unico ponte, che graverà su 2 spalle nuove, senza andare a modificare il regime idraulico del torrente e mantenendo sempre franchi delle attuali strade.

Idem interverremo sul nuovo sottopasso di via Pisoni, anche in questo caso, anche durante la realizzazione del nuovo sottopasso, ci sarà la possibilità, almeno per i mezzi, per gli autoveicoli, di transitare durante l'esecuzione dell'intervento.

Questi sono altri sottopassi saranno, oggetto di adeguamento, il sottopasso di via San Bartolomeo a Certosa, via Dandolo, via Torquato Tasso, via Piombelli, tutti questi, ripeto, dovranno essere sostituiti, sia le spalle che l'impalcato, con nuove soluzioni, come vedete in questo render che ho riportato in basso a destra. Ovviamente, manterremo tutte le attuali sagome quindi il traffico non verrà limitato, anzi, con queste nuove soluzioni progettuali che andremo a realizzare.

Questa è una planimetria, una schematizzazione, del parco di Campasso, la parte verde chiaro che sono gli attuali depositi delle terre, per i quali, come sapete, abbiamo un'autorizzazione Regionale, è un deposito definitivo, poi con il Comune, ripeto, in seguito a queste interlocuzioni che sono in corso, dovremo, insieme a loro, capire quanto e come interferisce con il parco, questo deposito delle terre, quanto e come interferisce con il progetto del nuovo parco del ponte e sulla base di quello, dovremo fare, ovviamente, alcuni ragionamenti in termini autorizzati, comunque in verdolino chiaro sono gli attuali depositi delle terre, al centro c'è tutto l'asse ferroviario, quindi l'area che servirà, in prima battuta, lo vedete con un verde più scuro, come aree di cantiere, verranno depositati i materiali, sia il pietrisco ferroviario, che i materiali che serviranno per realizzare proprio tutto l'itinerario del Campasso, da bivio Fegino fino ad arrivare alle porte del Porto Storico.



COMUNE DI GENOVA

Questa è la trattata più a sud, Campasso – San Pier d’Arena, come dicevo prima, stiamo completando, sono sostanzialmente completate, l’adeguamento delle gallerie esistenti, le due gallerie Campasso e San Pier d’Arena, ci sono dei tratti esterni dove, in passato, sono già state posate delle barriere fonoassorbenti, quindi quella che vedete nella foto, è il tipo logico delle barriere, che per omogeneità, verranno poi realizzate e installate, anche sulle altre tratte dell’itinerario di Campasso, quindi mi riferisco, in particolare, al quartiere Certosa.

Ovviamente, rimangono da completare tutte le opere di piattaforma, la parte elettromeccanica, impiantistica e tecnologica, per attrezzare l’itinerario ferroviario.

Questa è un’altra slide importantissima, innanzitutto, al centro vedete il tipo logico delle barriere fonoassorbenti, che abbiamo progettato e che andremo ad installare, è stato realizzato dal consorzio Cociv, in qualità di progettista, uno studio acustico su tutta la tratta, in cui sono stati investigati tutti i ricettori, quindi quella fascia adiacente all’infrastruttura ferroviaria, è un’area che va dai 300 metri fino ai 500 metri per lato dell’infrastruttura, quindi è stato indagato a questa grande fascia territoriale, attraverso questo studio acustico e sono state fatte delle valutazioni, attraverso le quali, ovviamente, si è reso necessario inserire, progettare, delle barriere fonoassorbenti, per abbattere il rumore, entro i limiti previsti dalla normativa vigente, sono, circa, più di 1.600 metri di barriere antirumore, che dovremo installare, su un’altezza che può andare dai 5 metri ai 7 metri, circa 200 metri sono già state installate, proprio nel tratto a sud di Campasso, che era rappresentata nella slide precedente.

Poi sono stati interessati, in questo studio acustico, anche alcuni ricettori sensibili, ci sono delle scuole, ci sono degli ospedali, quindi in riferimento ad alcuni ricettori, dovranno poi essere fatti ulteriori studi post opera, li chiamiamo post opera, cioè una volta che l’infrastruttura entra in esercizio, dobbiamo effettivamente valutare se tutte le opere compensative messe in campo, in particolare barriere fonoassorbenti, i tappetini anti vibranti, un’altra cosa, sono previsti, progettualmente, tutta una serie di tappetini anti vibranti, in particolare nel tratto a sud del quartiere Certosa, per abbattere anche le vibrazioni, se tutti questi sistemi di abbattimento, di mitigazione ambientale, funzionano come prevede il progetto, verranno verificati anche post opera, con il passaggio dei treni merci, teniamo presente che i treni merci che passeranno in futuro, saranno, certamente, molto più silenziosi di quelli che sono sempre passati nei decenni trascorsi.

Sulla base di questo effetto combinato degli interventi che andremo a progettare e realizzare, in primis le barriere fonoassorbenti, i tappeti anti vibranti e in relazione agli effetti sonori emessi dai futuri treni, verrà fatto un ulteriore punto check sugli effetti sul territorio, saranno valutati alcuni ricettori e se alcuni di questi non risponderanno, verranno fatti eventuali valutazioni e interventi diretti, proprio sui ricettori stessi.

Questa è una slide, vorrei assicurare questo, che gli interventi che andremo a realizzare, in particolare in corrispondenza dei sottopassi, ma non solo, in tutte



COMUNE DI GENOVA

quelle zone attigue e abitate, verranno comunque installate delle barriere fonoassorbenti di cantiere, quindi anche durante l'esecuzione dei lavori ci saranno queste misure, per mitigare, in primis, l'impatto acustico, in basso a sinistra vedete questa tipologia di barriere fonoassorbenti, che sono dei muretti di the New Jersey, su cui sono collocati questi pannelli fonoassorbenti, ovviamente, andranno poi rimossi, di volta in volta che i cantieri termineranno.

Questa è una rappresentazione in cui tutti quei rettangolini rossi evidenziano i vari cantieri mobili operativi, quindi si parte dall'attraversamento del Polcevera, con tutti i vari cantieri, quindi i vari cantieri logistici, anche per il deposito dei materiali di armamento, delle terre, insomma per materiali che verranno riutilizzati, per l'impiego della realizzazione dell'itinerario. Tutti questi rettangolini sono i vari cantieri mobili, c'è anche il cantiere dell'area della metro, il cantiere Brin – Canepari, che è in procinto di partire, ovviamente, anche di questo ne abbiamo già tenuto conto, attraverso degli accordi, dei protocolli operativi, che abbiamo già siglato con il Comune, poi l'impresa Cociv e l'impresa del Comune, ovviamente, poi dovranno attuare dei protocolli operativi propri, in fasi realizzativa.

Questa è l'area vista dall'alto del parco di Campasso, come vedete, c'è il nuovo ponte San Giorgio e sulla sinistra andremo ad interessare, verrà ubicato, un impianto di betonaggio, quindi per la confezione del calcestruzzo, nell'area di Piazza d'Armi, verso San Pier d'Arena, attraverso l'accessibilità nel parco di Campasso, come accessibilità di cantiere, avverrà attraverso via Campasso e attraverso via della...

Ho concluso qui, spero che sia stato abbastanza esaustivo, ovviamente era una presentazione molto sintetica di quello che andremo a realizzare, sul ripristino di questo collegamento ferroviario.

Siamo, ovviamente, a vostra disposizione, sia noi Rete Ferroviaria Italia, sia Cociv e Italferr, a rispondere ad eventuali vostre domande.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie, ingegnere.

Chiedevo all'Assessore Campora per la disponibilità di far girare, tutte queste slide, ai Consiglieri, ai Commissari mi risultava l'ingegner Grimaldi, prego.

Cocchetti – Responsabile Progetto Unico per RFI

Scusate, mi inseriscono nuovamente io, l'ingegner Grimaldi è stato coinvolto, forse, alle ore 11 o mi ricordo male, non so se c'è l'ingegner Grimaldi.

ROSSI - Presidente

Assessore Campora.

CAMPORA – Assessore Ambiente



COMUNE DI GENOVA

L'ingegnere Grimaldi interveniva per fare un'illustrazione del progetto, che interessa il progetto GATE, non so che ora fosse, non so se è già collegato, al limite possiamo andare avanti e poi quando, se si collega più tardi, possiamo procedere, se lei lo ritiene, anche con la presentazione del progetto GATE.

Forse l'architetto Brancato voleva fare una precisazione sullo stato dell'iter progettuale del progetto, in modo tale da illustrare, anche, quali sono le fasi in cui, noi come Comune, andremo a dare il parere, se lo ritiene, Presidente, possiamo.

ROSSI - Presidente

Va bene, prego.

BRANCATO - Responsabile Ufficio Opere strategiche infrastrutturali

Buongiorno a tutti.

Diciamo che il PAUR riguarda solo una parte di queste progettualità che ha illustrato l'ingegner Cocchetti, riguarda anche, in parte, il parco del Campasso, che al momento ha chiesto, attraverso Ferrovie, l'autorizzazione esclusivamente, questo ci tenevo a dirlo, per la parte che dovranno realizzare ferroviaria e per gli 8 binari, di cui si è parlato, per una lunghezza di 750 metri e per la raccolta delle acque, sempre relativamente a questo intervento accentrato.

Al momento è stata sospesa l'approvazione di quello che si è sempre parlato, fino al 2016-2017, se c'è qualche rappresentante dell'osservatorio del Campasso o qualche informato, probabilmente anche il Municipio del Centro Ovest ne è a conoscenza, le terre ad oggi lì depositate, che sarebbero dovute essere ridotte e modulate, a mo' di dune verdi, a protezione sia del rumore che della vista, eccetera, al momento questa nuova rappresentazione è ferma perché è intervenuto, come è stato accennato dall'ingegner Cocchetti, il grande progetto del Parco del Ponte, che in parte, occupa anche queste aree, quindi si dovrà definire a RFI, il Comune dovrà dare indicazioni ad RFI, su come gestire queste cose e compatibilizzarlo con il Parco del Ponte.

Quindi, adesso non ricordo bene, comunque il discorso del PAUR dovrà essere una pratica che viene gestita direttamente dalla Regione, verranno richiesti pareri anche al Comune e si dovrebbe chiudere nel giro di qualche mese, per dare la possibilità, comunque, di iniziare i lavori, prima della fine dell'anno.

Direi che è una cosa abbastanza importante queste richieste sono arrivate dai cittadini, dalla popolazione, perché c'è questo incastro tra due grandi opere, che sono questa, che tra virgolette, è stata "sospesa", a seguito del crollo del Ponte, quindi oggi sta ripartendo tutto, da parte di RFI, ma anche a seguito del progetto del prolungamento della metropolitana, che è un'opera che sarà gestita dal Comune stesso, quindi questo ha iniziato, giustamente, a sollecitare chi viveva lì, diciamo, abbastanza tranquillamente, sperando che non succedesse niente.

La riattivazione del binario, per esempio, che da almeno 15 anni non è stato utilizzato, è ovvio, che anche oggi, viene vissuta come una cosa da valutare pesantemente, l'incidenza che avrà su una parte di popolazione che stava vivendo senza questi transiti giornalieri.



COMUNE DI GENOVA

Al momento, mi sembra, se vuole, l'ingegner Sciutto fare un accenno e se richiesto dai Consiglieri o degli auditi, sulla metropolitana, io direi, che resto a disposizione, eventualmente, per altre indicazioni.

ROSSI – Presidente

Se l'ingegnere Sciutto vuole aggiungere qualcosa.

SCIUTTO - Mobilità

Aggiungo soltanto poche considerazioni, in merito ai progetti di prolungamento della metropolitana.

Per quanto riguarda il prolungamento da Brin a Canepari, siamo proprio in prossimità dell'avvio dei lavori di realizzazione e il progetto ha già subito, ha già superato, tutto l'iter autorizzativo integrato, di conferenza dei servizi e valutazione di impatto ambientale, il PAUR ed è stato valutato positivamente, naturalmente sono state svolte tutte le valutazioni, relative alla mitigazione dell'impatto acustico, quindi sono stati presi tutti gli accorgimenti, per minimizzare gli impatti sulla popolazione.

È previsto, come si diceva prima, anche un ulteriore proseguimento da via Canepari a piazza Pallavicini, vicino a Rivarolo, che è stato già progettato a livello di fattibilità e che è in attesa di conferma, del finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture, naturalmente, anche questo progetto seguirà lo stesso iter autorizzativo, già seguito dalla tratta precedente, per accertare che tutto venga sviluppato in modo compatibile con l'ambiente, con le seguenti dei cittadini.

Soltanto questo, un rapidissimo aggiornamento.

ROSSI - Presidente

La ringrazio.

Passare la parola gli auditi, a questo punto, il primo che mi risulta prenotato è il Presidente del Municipio, Colnaghi, prego.

COLNAGHI - Presidente Municipio Centro Ovest

Grazie, Presidente.

Buongiorno a tutti.

Effettivamente, nei giorni scorsi, abbiamo fatto una Commissione congiunta, tra Municipio Centro Ovest e Val Polcevera, in cui sono stati auditi Ferrovie, l'Assessore Campora e molti altri, le associazioni e, giustamente, i comitati.

Conosciamo un po' tutti questo progetto e più si avvicina il momento in cui verrà aperta la linea, più tutti assumono consapevolezza, dell'impatto che avrà il passaggio di questi treni, voglio ricordare quanto detto dall'ingegnere Cocchetti, ovvero che il 10% dei treni che transiteranno, questo è stato detto in Commissione Municipale, su quella linea saranno marce pericolose, tra l'altro, senza definire di che natura siano.



COMUNE DI GENOVA

La tratta di cui parliamo passerà, voglio ricordarlo per chi non fosse pratico, sotto l'ospedale di Villa Scassi, passerà sotto il parco, passerà in via Arduino, ovvero sotto via dei Landi, quindi in mezzo alle case, sotto il grattacielo, passerà per il Campasso e tutte le vie e accanto alle case del Campasso, quindi il fatto che mi si dica che passeranno solo 40 treni, prima c'erano ben 30 binari, non mi consola, adesso ce ne saranno 8, passeranno merci pericolose, passeranno 40 treni al giorno, l'impatto acustico e di vibrazioni possiamo immaginare quale sarà, senza contare cosa potrebbe succedere se, malauguratamente, avesse un incidente.

Mi piacerebbe che qui ci fosse anche l'area portuale, per spiegarci la tratta ex bivio Santa Limbania, il famoso ultimo miglio, perché di quella parte ancora non ne abbiamo sentito parlare o comunque se n'è appena accennato.

Vorrei leggere alcuni passaggi, perché quando sentiamo parlare di questo progetto e ci vengono descritte cose migliorative ed essenziali, vorrei leggere alcuni pezzi del documento, che è uscito dalla Regione, le osservazioni istruttorie, i dati dell'Arpal, innanzitutto quanto dice l'Arpal sul comparto rumore, "Per quanto riguarderà, invece, la problematica acustica, nella fase di esercizio, le abitazioni dove potrebbero verificarsi un mancato rispetto dei limiti, sono in numero considerevole, secondo quanto riportato nell'approfondimento presentato, la possibilità di inserire barriere fonoassorbenti, di altezza maggiore rispetto al primo progetto, viene scartata, perché non tecnicamente realizzabile, né migliorativa, rispetto ai livelli sonori.

Si ritiene, che l'elaborato in oggetto non sia sufficientemente cautelativo, in quanto è possibile che abitazioni scartate dall'analisi, presenteranno, invece, superamento dei limiti e si suggerisce di rivedere l'analisi".

Scusate, leggo, perché non essendo del settore, mi sono procurato i documenti e sono arrivato a leggermeli tutti, magari qualcuno non è riuscito a farlo, anche perché non è stato facile reperire questi documenti "Lo studio acustico e la strumentazione presentata ha dimostrato che le mitigazioni proposte in progetto, non sono sufficienti per garantire il rispetto dei limiti, con riferimento ai livelli acustici in facciata dei ricettori esaminati. Lo studio evidenzia, infatti, anche in presenza delle suddette barriere, un'eccedenza rispetto ai limiti normativi per numero 386 ricettori.

L'opera comporterà un inevitabile peggioramento del clima acustico delle zone attraversate e che le opere di mitigazione proposte non risultano efficienti, in termini prestazionali", vado avanti "Emergono probabili impatti negativi e significativi sull'ambiente, che risultano insufficientemente trattati e non adeguatamente approfonditi, riguardo, in particolare, al clima acustico vibrazionale.

Inoltre, si nota che gli interventi relativi all' 8 - 2, parco del Campasso, che prevedono la realizzazione di un sistema di smaltimento delle acque meteoriche, specifiche per il binario 8, dedicato al transito di vagoni, che possono contenere merci pericolose, risultano inammissibili.

La sicurezza intrinseca dell'opera, che prevede in transito, tra le altre, di merci pericolose, in ambito intensamente urbanizzate, dove la stessa presenza di barriere



COMUNE DI GENOVA

antirumore, previste per la mitigazione dell'impatto acustico e sui ricettori sensibili, dato il contesto, può costituire contemporaneamente un aspetto critico, in relazione alla sicurezza della linea, nei confronti degli operatori che dovranno utilizzarlo".

Direi che il quadro che ne esce da questa relazione è preoccupante.

Spero di avere dato un contributo, magari alle associazioni che sono presenti e a tutti agli auditi, magari anche ai Commissari che non avevano letto questa documentazione.

Credo che descriva in modo chiaro le problematiche di questa opera.

Come ho sentito dire recentemente dal Sindaco, durante la trasmissione al primocanale, Terrazza Incontra, non è accettabile il passaggio di queste merci pericolose, all'interno di un'area così densamente popolata. Il Sindaco ha accennato a progetti alternativi, che sono in fase di studio e che verranno presi in considerazione, vorrei sapere, purtroppo il Sindaco non è qua presente, però magari l'Assessore Campora sa dirci, quali sarebbero questi progetti alternativi che sono presi in considerazione e quanto concreta è la possibilità che vengano utilizzati.

Vorrei, inoltre, chiedere, perché non sono riuscito, probabilmente per mia incapacità, a reperire i dati dell'Arpal, a cui fa riferimento il documento che ho letto poc'anzi, pertanto vi chiedo se qualcuno può fornire, a me ed eventualmente anche a questa Commissione, il documento di Arpal, in cui sono presenti tutti i dati di cui ho parlato.

Vi ringrazio.

Presidente, se possibile vorrei lasciare la parola a un membro dell'osservatorio del Campasso, visto che poco fa se n'è parlato, così che possa fare le sue osservazioni.

È possibile?

ROSSI - Presidente

Assolutamente sì.

Passo la parola ad Amedeo Lucia.

Rappresentante Osservatorio Campasso

Grazie, Presidente, grazie a tutti a tutti i Commissari, agli auditi, all'Assessore Campora.

Non mi soffermo su quanto già affermato dal Presidente Colnaghi, rispetto a tutto il progetto, quindi l'opera della tratta ferroviaria.

Vorrei focalizzarmi invece su un argomento molto importante, che ho sottolineato durante la Commissione seconda, verso il termine della stessa e vorrei sottolineare oggi, perché è fondamentale che RFI e la stessa Giunta Comunale ci diano risposte su questo aspetto importante.

Durante l'osservatorio Campasso abbiamo evidenziato un grande problema, quello riguardante lo smarino, queste montagne di detriti, che da sei anni si



COMUNE DI GENOVA

trovano dinanzi alle abitazioni dei cittadini del Campasso, di via Porro e di via Fillak e vorremmo sapere un po' quale sarà il futuro.

Già dalla relazione del dottor Cocchetti, durante la Commissione quinta, ma anche quest'oggi, sentendo comunque la relazione, ringrazio l'architetto Brancato per quanto ci ha riferito, siamo abbastanza preoccupati, perché il fatto che sia stato richiesto un parere, un'autorizzazione, per quanto riguarda solo la parte degli otto binari della tratta e lo smaltimento delle acque, riferito agli stessi e non a tutto il parco ferroviario, soprattutto la parte riguardante lo smarino, mi riporta alla domanda e all'affermazione che ho fatto durante la Commissione seconda, quale sarà il nostro futuro? Quale sarà il futuro dello smarino? Perché, a questo punto, credo di capire che ci sia, da parte di RFI, da parte del Comune e forse anche della Regione, un punto interrogativo, un grande vuoto, rispetto al futuro dello smarino, non vorrei che questo progetto, questa tratta ferroviaria, andasse in porto e tra 3 - 4 anni ci ritrovassimo ancora con queste montagne di fronte ai palazzi.

Lo dico perché questi detriti dovevano essere utilizzati, all'epoca ci venne detto come rimodulazione di dune piantumate, questo dalla relazione del dottor Cocchetti in commissione quinta, era il progetto che aveva in mente, quello che abbiamo capito però è che al momento non c'è futuro per questo smarino, lo dico perché non è possibile pensare di mantenere ancora questi muri di fronte alle nostre finestre, lo dico perché in essere c'è, anche, un progetto, quello della seconda corsia, per via del Campasso andavano in direzione di via della Pietra e quindi Brin, ma c'è anche la realizzazione [Audio disturbato], ma a questo punto, vogliamo capire il futuro per gli abitanti con queste montagne di smarino, visto che da un articolo [Audio saltato] 88 milioni dal progetto del ponte, entro questa settimana, [Audio saltato] milioni proprio per la zona della Val Polcevera, del Campasso, di via Porro, quindi, perché no, anche per la realizzazione di questo parco.

Mi chiedo, quale motivo porta, ad oggi, a non avere ancora una risposta sulle montagne di smarino, non vorremo che ci fosse un problema di costi per lo smaltimento, diamoci delle risposte, ci sono dei cittadini che da 6 anni, quasi 7, non hanno più un panorama di fronte a loro, ci sono solo montagne di detriti, teloni bianchi, che si vanno, col tempo, ad usurare e ogni qual volta siamo costretti a fare richiesta, pregando, affinché vengano ricoperti.

ROSSI - Presidente

Mi risulta adesso Roberto Attolini, del comitato Liberi Cittadini di Certosa, prego.

ATTOLINI - Rappresentanti Cittadini Liberi di Certosa

Innanzitutto saluto tutti e ringrazio per avermi concesso la parola.

Chi ha parlato prima di me, praticamente, ha già detto tutto quello che non è stato detto dall'ingegner Cocchetti, che ha fatto un'illustrazione solamente delle cose belle, che porterà questa nuova ferrovia.

Nella chat, ne frattempo, avevo fatto alcune osservazioni, perché l'ingegnere Cocchetti, per esempio, ha parlato delle barriere fonoassorbenti, che sono già state



COMUNE DI GENOVA

messe in via Ardoino, quelle barriere sono esattamente in posizione verticale rispetto al binario e quindi sono orizzontali rispetto ai palazzi, ora, vorrei sapere come fanno ad assorbire il rumore quelle barriere, rispetto al rumore, sono orizzontali, non vengono colpite dal rumore, la sfera, semplicemente, se ne andrà su e il rumore se ne va su, senza interessare queste barriere, quindi quell'esempio è una sistemazione che, secondo me, non funziona.

A parte questo, a parte che non è stato messo in evidenza che questo ripristino di una ferrovia già esistente, difficilmente si può parlare di ripristino, è una ferrovia che viene costruita ex novo, perché vengono rifatte le cavate sul Polcevera, completamente, viene rifatto quella su via Rossini, viene rifatto tutto l'impalcato, per supportare questi nuovi treni che avranno un peso per asse di 77 tonnellate, quindi difficilmente si può parlare di un ripristino, è una cosa nuova, non un semplice ripristino.

A parte queste cose e il fatto che, ormai, è da quando si è cominciato a parlare di metropolitana, come comitato, ci stiamo interessando anche del problema della ferrovia e dalle prime audizioni avevamo chiesto che i due progetti fossero integrati, perché solamente integrandoli si potevano portare avanti in un modo logico e ben fatto.

Io qua sarei a chiedere un favore proprio alle Ferrovie, perché sono cambiate le Leggi che riguardano la valutazione di impatto ambientale, sono cambiati i tempi in cui è concesso al pubblico di poter esaminare la documentazione, che è presentata dal proponente alla Regione e quindi avere poi il tempo di fare le osservazioni a questi progetti.

Guardando i tempi, che sono stabiliti dalla nuova Legge, faccio riferimento alla Legge del 16 luglio 2020 numero 76 all'Articolo 50, è possibile attraverso una nuova operazione, che si chiama consultazione preventiva, è possibile, da parte del proponente, inviare la documentazione alla Regione, chiedendo una consulenza, sul livello di dettaglio, da inserire nel progetto. Questo via vai di documentazione, non è pubblicato sul sito della Regione, quindi non è portata a conoscenza del pubblico, che avrà solamente questi 15 giorni dalla pubblicazione per esaminare la documentazione e fare le osservazioni.

Chiederei alla Regione e alle ferrovie di avere la disponibilità di questa documentazione, anche se non è ancora in forma perfetta, perché penso che il progetto sarà abbastanza voluminoso e non ci sarà il tempo materiale per poterlo esaminare. So che non è una cosa a termine di Legge, però penso che sia una richiesta più che lecita, per poter presentare delle osservazioni, non per metterci di traverso, ma semplicemente per far sì che, alla fine, il progetto sia veramente rispettoso delle persone che abitano nel quartiere, altrimenti sarà il solito progetto calato dall'alto, sulla faccia e sulla pelle di tutti gli abitanti.

Con questo, credo, di aver concluso il mio discorso.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Mi risulta prenotato Guido Fassio, prego.



COMUNE DI GENOVA

FASSIO - Esperto Lista Crivello

Grazie, buongiorno.

Innanzitutto ringrazio la Presidenza, l'Assessore Comunale.

Noi siamo, assolutamente, consapevoli dell'importanza di questa infrastruttura, dal punto di vista economico, portuale, di rilancio dell'attività di Genova ed è un progetto che è abbastanza antico, come si suol dire.

I ragionamenti che sono stati fatti oggi, soprattutto dall'ingegner Cocchetti, fanno capire come, oggi, ci sia la necessità di dare un'accelerata, di andare avanti e di arrivare velocemente alla tabella di marcia e al traguardo che avete stabilito.

Però credo che si debba fare una riflessione, tutti insieme, da questo punto di vista, ci sono dei tempi che sono passati per problematiche tecniche, burocratiche, per il fallimento di due aziende, su questo progetto, ci sono condizioni, che noi, naturalmente, non abbiamo potuto guidare, assecondare o accelerare, che sono dipesi dal Ministero, sono dipesi dalle ferrovie stesse, purtroppo anche dalla caduta del Ponte Morandi, ora però credo che, siccome in tutte le relazioni viene spiegato e detto, che questo tratto, importantissimo, di infrastruttura, ha una ricaduta molto pesante sul tessuto urbano, che è abitato intensamente, credo che non si possa, dal punto di vista politico, dal punto di vista dell'Amministrazione Comunale, che è quella che deve curare, anche, il benessere dei cittadini e le condizioni dei cittadini, non si possa, con un tratto di penna, passare immediatamente alla fase dell'attuazione dei lavori.

Dico questo, perché a me pare, che la richiesta che è stata fatta da alcuni Comitati, di individuare la possibilità di un'inchiesta pubblica, quindi di portare a conoscenza la popolazione, in maniera più precisa, di tutte le tematiche che sono legate a questo progetto, non possa non avere una risposta, noi sappiamo, abbiamo sentito, che lo stesso Sindaco ha fatto rilevare questa situazione, queste problematiche del progetto, all'Amministratore delegato di RFI, però a questo punto, bisognerebbe capire quali sono gli impegni concreti, da parte del Comune di Genova e da parte delle Ferrovie, nel senso che, a risparmio di tempi, bisognerebbe che arrivasse una risposta, per vedere come procedere agli approfondimenti e alle verifiche, quindi se viene ritenuto, dall'Amministrazione comunale e dalle Ferrovie, possibile fare il percorso, al di là delle accelerazioni che devono essere portate avanti, perché l'informazione, fino ad oggi, è stata un'informazione sino ad oggi, si è vero, si parte da lontano, però credo che tutto quello che è successo in questo Paese, a Genova soprattutto, abbia fatto anche dimenticare quali potevano essere le problematiche.

Nello stesso tempo, abbiamo saputo che il 14/01/2021 era stato presentato il progetto in Regione, ma l'abbiamo saputo perché siamo andati a scartabellare, da quel momento in avanti le situazioni non sono state approfondite, verificate, portata dei tavoli, quindi i tempi sono stretti, certamente, ma le valutazioni non possono non essere fatte attraverso un confronto con la cittadinanza e con le realtà locali.



COMUNE DI GENOVA

Per scendere su alcune ulteriori domande, la prima domanda è “Ma avete pensato a un percorso alternativo rispetto a questa linea?”, perché il progetto si sviluppa complessivamente, da quello che sappiamo noi, non solo per la parte su Campasso, ma si sviluppa anche sulla parte relativa al demanio portuale, tra parentesi sarebbe utile, in questi ragionamenti, che fosse presente anche all’Autorità Portuale, visto che è una parte in causa molto pesante e molto interessata.

Dicevo, il progetto è complessivo, perché, se non vado errato, deve essere rifatto il parco Fuori Muro, anche lì, da quello che ho recuperato leggendo alcuni dati dell’Autorità Portuale, questo progetto sembrava già pronto, nel 2018, con binari da 750 metri, lì c’è la via sommergibile, che è conosciuta, c’è un’ulteriore possibilità di comporre e scomporre treni sul parco di San Pier d’Arena, parco Polcevera, per esempio, ci sono quindi delle alternative che vanno valutate, magari lo avete già fatto, però non è conosciuto il ragionamento su questa parte.

Un’altra domanda che ci viene in mente è quella relativa, come ha detto L’ingegnere Cocchetti, di portare a sagoma le gallerie di San Pier d’Arena e di Campasso, gallerie che, se non vado errato, nascono a semplice binario, quindi sarebbe interessante capire, quanto è lo spazio che deve essere ricavato, per poter far passare degli... a doppio binario, in quelle due gallerie, anche in valutazione, in riferimento alle cose che dicevo sul parco Fuori Mura, sulla linea sommergibile, quanto possono incidere i costi su un intervento di questo tipo, al di là di tutte le questioni, non secondarie, ambientali, che ha già citato il Presidente del Municipio.

Per non parlare poi di quello che è l’impatto acustico e vibrazionale, ora vi leggo alcuni dati, che sono stati pubblicati, sempre su quelle scartoffie che la Regione, che non sono scartoffie, ma sono dati molto importanti, che la Regione ha pubblicato, relativamente ai decibel, qui siamo su palazzi e quindi si dicono abitazioni che superano del 12, 19, 17, 12 decibel, cioè sono numeri di questo tipo, sono riferimenti di questo tipo, che vengono fuori, per un gran numero di palazzi e ricettori, come vengono indicati dagli algoritmi vostri, non sono rumorosità che possono essere abbattute con gli interventi, tappetini o quant’altro. Questi sono elementi estremamente importanti, non si può dire che poi saranno fatte delle verifiche ulteriori post opera, perché post opera vuol dire che l’opera c’è e non ce la toglie più nessuno e gli interventi, voi mi insegnate, che nel momento in cui vengono fatti post opera, molti di questi diventano interventi che vanno direttamente a intervenire sulle singole abitazioni, addirittura sulle singole famiglie, che in alcuni casi, abbiamo visto, devono anche fare dei ricorsi giudiziari, per poter ottenere ragione rispetto ai problemi.

La sostanza è questa. L’inchiesta pubblica, non ci possiamo nascondere dietro le Leggi e le Norme, perché questa è un’opera impattante e nel tratto di Certosa - Rivarolo si somma con la metropolitana, venite a vedere, non fate solo delle fotografie o delle verifiche aeree coi droni, dovete vedere qual è la condizione e bisogna pensare come intervenire, come dare delle risposte.



COMUNE DI GENOVA

L'ultima domanda che faccio è questa "Avete, nella tratta, verificato, anche nella tratta del vostro progetto, se ci sono degli abbattimenti di abitazioni, di caseggiati? Quindi se c'è anche questo problema da dover affrontare, da dover risolvere. In ultimo, fatto questo incontro di oggi, interessante e con le slide, che ci verranno molto probabilmente fornite, come si continua ad approfondire questi temi e ad esaminare, punto per punto, le situazioni che devono essere affrontate.

ROSSI - Presidente

Ci sono altri uditi che vogliono prenotarsi, perché non vedo altre prenotazioni da parte degli auditi, ma vedo le prime prenotazioni da parte dei Consiglieri, perché sennò passerei la parola ai Consiglieri.

Consigliere Bernini, prego.

BERNINI – Consigliere PD

Grazie, Presidente.

Intanto saluto l'ingegnere Cocchetti, che non vedo da molto tempo.

Ho seguito la questione del parco Campasso quando avevo la delega alle grandi infrastrutture e il percorso che avevamo ritenuto di sviluppare prevedeva una progettazione partecipata, nel senso che, in più occasioni, abbiamo proprio al Campasso, abbiamo realizzato degli incontri con i tecnici di Italferr, che stavano sviluppando la progettazione, per dare, anche a questi stessi tecnici, delle indicazioni più precise, sulle richieste degli abitanti.

Per i motivi, che anche Cocchetti ha detto all'inizio, tutta quella progettazione è stata, praticamente, cestinata.

Purtroppo, in tempi di populismo imperversante, la politica mostra spesso il suo lato peggiore e si preferisce l'apparire e non la sostanza, per cui abbiamo un viadotto sul Polcevera, che è stato realizzato sulla base delle idee dell'architetto e non delle esigenze del territorio sottostante, se non ricordo male, c'è un bel pilone dove c'era prima la progettazione del parco Campasso, condivisa con gli abitanti, cambia quindi anche la struttura del parco stesso, ci deve essere stata una progettazione, quello che denuncio io è che, rispetto alla scelta che fu fatta, in passato, di accompagnare Italferr nella sua progettazione, con un confronto continuo con gli abitanti, che poi non sempre riusciva a raggiungere il meglio che gli abitanti chiedevano, ma metteva a confronto le esigenze tecniche con le esigenze di qualità della vita di un territorio e cercava di trovare la quadra migliore possibile allo stato dell'arte.

Adesso abbiamo questo vuoto, non vorrei che, anche con Boeri, si arrivasse a dire "Fai quello che vuoi del parco" anziché "Fai quello che serve agli abitanti del parco", perché tutte quelle dune, se non succedeva il dramma del Ponte, oggi sarebbero già la sede per una alberatura, l'idea era quella, diamo agli abitanti del Campasso un panorama, non di treni che passano, come dal 1907 in poi, con una fase di mancato uso, più recente, era stato loro imposto, ma gli diamo degli alberi, che oltre a mitigare la rumorosità, devono anche avere una funzione di contenimento delle polveri sottili e quant'altro, come normalmente avviene ormai



COMUNE DI GENOVA

ovunque, si cerca di utilizzare l'intervento con piantumazioni, per migliorare gli effetti legati alle tecniche di abbattimento della rumorosità e dell'abbattimento delle polveri.

Il Comune, allora, ha deciso di non seguire questo percorso, mi pare di capire, perché gli abitanti non sanno quali sono i livelli di progettazione delle mitigazioni, il mio terrore è che, alla fine, si scelga per una questione di immagine, per pubblicità, per poterlo far vedere, non agli abitanti del Campasso, ma a quelli che abitano lontano e che quindi non avranno, sotto il naso e alle orecchie, gli effetti della presenza di queste strutture, quale sarà la bellezza di un parco, che magari non sarà funzionale, perché non è stato progettato insieme, con gli abitanti stessi, alle esigenze degli abitanti.

L'invito è che il Comune segua un'altra strada, di percorrere un percorso di progettazione partecipata, peraltro, devo dire che gli ingegneri, gli architetti, di Italferr hanno mostrato una capacità di ascolto e di individuazione di soluzioni ottima, nel senso che è riconosciuta anche dagli stessi abitanti, nel corso degli incontri, dell'assemblee, che chi si sono svolte.

Sulla questione del percorso, ero rimasto ancora gli allargamenti delle ferrovie, che peraltro hanno avuto dei ritardi anche legati alla presenza di inquinamento, ricordo, per esempio, che il distributore dell'autostrada, ex Agip, aveva avuto delle perdite nei contenitori delle benzine, che hanno percolato dentro alla galleria, quindi hanno creato, ancora di più, difficoltà ai tecnici delle ferrovie, per la realizzazione dei primi lavori dell'ultimo tratto della galleria San Pier d'Arena, però non avevamo ancora affrontato la progettazione, legata al percorso dalla galleria sino al Campasso, che è particolarmente delicato, perché è vero che è il ripristino di linea ferroviaria, nel senso che viene rifatta con le nuove tecnologie, però è una linea che da tanto tempo non veniva utilizzata e quindi, naturalmente, per gli abitanti si tratta, anche a loro memoria, non ricordavano la presenza di questi transiti ferroviari.

Capisco la scelta di fare ex post dei momenti di verifica della rumorosità, è fatta spesso vale per le autostrade, è valsa per lungomare Canepa, però proprio sul lungomare Canepa, abbiamo visto che, alla fine, nonostante sia attiva la viabilità, il percorso che si erano impegnati a fare, in Anas, di realizzare degli interventi ulteriori, laddove non fossero state sufficienti le barriere previste, cosa che si è verificata, non si è poi concretizzato, quindi il timore, che giustamente hanno gli abitanti, mi chiedo, gli interventi ex post, di solito, sono dei cappotti negli edifici, per evitare che ci siano dei rimbalzi acustici, da parte degli edifici stessi o addirittura finestre a ventilazione forzata, perché così non devi aprirle, non senti rumori.

In molti casi abbiamo verificato, che la realizzazione di gallerie acustiche vere e proprie riesce ad abbattere, completamente o quasi, la rumorosità, mi chiedevo se, anziché arrivare ex post con questi interventi, che di fatto rientrano nelle abitazioni delle persone, ne modificano anche possibili comportamenti, non fosse possibile, per Italferr, cominciare subito a ragionare sulla progettazione, in alcuni casi, di gallerie acustiche, che hanno ormai approvato effetti migliori, rispetto a



COMUNE DI GENOVA

delle barriere fonoassorbenti, che tra l'altro, mi pare di aver capito, non hanno neanche dei baffle che possono modificare ulteriormente l'onda sonora e di conseguenza potrebbero essere, chiaramente, insufficienti, rispetto alle normative che sono vigenti. È evidente che i costi sono maggiori, però è anche evidente che offrono un migliore risultato e di conseguenza rispondono all'esigenza che il Comune dovrebbe tutelare, cioè quello di garantire che la popolazione residente, peraltro stiamo parlando di quartieri che hanno avuto, negli anni '60 e '70, un incremento abitativo elevato, di conseguenza ci abita un sacco di gente ed è giusto che ci sia questa attenzione particolare, che si scelgano le tecnologie, anche se più costose, che possono avere la maggiore efficacia.

Un'ultima questione e finisco. L'ultimo miglio prevede anche il collegamento con il porto, con una galleria che passa, praticamente, sotto via Albertazzi.

Recentemente, l'Amministrazione Comunale ha avviato un percorso di variante alla pianificazione urbanistica, che consente in un lotto, al fianco al quale passa questa nuova linea ferroviaria, di realizzare un edificio, fuori dalle Norme precedentemente presenti nella pianificazione urbanistica, per dimensione e per altezza degli edifici stessi.

Guardando il progetto, ho verificato che ha una distanza dalla linea ferroviaria, che non rispetta il limite dei 6 metri minimo, se parliamo di una linea metropolitana, visto che mi si dice che la velocità è 30 km orari, di conseguenza viene considerata come una linea dentro l'area metropolitana, però anche in questo caso non c'è il rispetto, volevo capire se è stato sottoposto a Rete ferroviaria la questione e quindi se c'è un'autorizzazione di Rete Ferroviaria ad una realizzazione di un immobile che non rispetta le norme, cosa che secondo me è impossibile, perché la Norma ha valenza nazionale, non può essere derogata, però questo è quello che il Comune ha fatto, in realtà la pratica oggi è ferma, perché Tribunale Amministrativo Regionale ha dato la sospensiva, sulla base di una richiesta di sospensiva, da parte del centro integrato, per via dei commercianti del luogo, però il Comune ha manifestato l'intenzione di continuare ugualmente, è ricorso al Consiglio di Stato, modifica di alcuni procedimenti che sono stati sanzionati, da parte del Tribunale Amministrativo Regionale, però non abbiamo capito se RFI ha dato l'autorizzazione oppure no, ad una realizzazione di edificio a distanza inferiore rispetto alla Norma.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Intanto comunque che ci ha raggiunto l'ingegnere Grimaldi.

Chiedo perdono alla Consigliera Lodi, che aveva prenotato prima del Consigliere Bernini, ma l'ho persa nei mille messaggi, quindi Consigliera Lodi, prego.

LODI – Consigliera PD

Mi ha fatto piacere ascoltare il Consigliere Bernini, che ha dato anche degli elementi in più rispetto alla sua conoscenza, rispetto alla sua esperienza, come Assessore.



COMUNE DI GENOVA

Ringrazio di cuore gli auditi, perché credo che quest'opera, sia un'opera importante e ringrazio chi ha la responsabilità della gestione, dell'esecuzione, dell'opera e ringrazio i comitati, però riparto da quello che ho detto all'inizio, purtroppo penso che proprio in questo tipo di opera grande, che tra l'altro si va a intersecare, sul territorio, con altre grandi opere, perché il prolungamento della metropolitana è un'opera, i lavori sotto il ponte sono un'altra opera, cioè se qualcuno abbia sollecitato, chi si occupa di queste cose, a farsi un bel sopralluogo fisico, andare su uno dei caseggiati di via Porro e osservare quest'area infinita, molto ampia, che diventa, un po' è già e un po' diventerà parte, di un grandissimo cantiere a cielo aperto.

La prima cosa che credo, questa è una Commissione Consiliare e noi ci rivolgiamo alla Giunta, è che il Comune debba velocissimamente, perché è profondamente in ritardo, fare un tavolo di lavoro, dove mettere insieme tutti gli aspetti di tutte le opere e tutti coloro che agiranno su questo territorio, per capire come i cantieri possono integrarsi, possono sincronizzarsi tra loro e possono parlarsi, perché la sensazione che ho e mi dispiace, ma non faccio polemica, faccio politica, cioè provo a far politica come opposizione, è quella che, su alcuni aspetti già esistenti, basta andare, per esempio, a Trasta, quello che sta succedendo a Trasta, nel Comune totalmente assente sulla gestione del cantiere Cociv, perché sta praticamente imperversando tra le case dei cittadini, che attoniti, tra l'altro i cittadini di cui una parte non contro l'opera, si chiedono chi si occupa di loro, rumori e polveri, cioè il Bronx, intendo dire una non Legge, una situazione davvero abbandonata, non rispetta le Istituzioni.

Allora, il Municipio presidia, ma l'opera di coordinamento, che deve fare il Comune, è assente, lo dico non per fare polemica, ma per cercare di imparare da quello che è accaduto in passato, quando abbiamo avuto la tragedia del crollo del Ponte Morandi e poi tutto il percorso di ricostruzione, sanno benissimo, i cittadini, forse meno gli auditi oggi, perché erano meno coinvolti, quanto sia stato faticoso, per esempio, prevedere il monitoraggio delle polveri e oggi ne parliamo, del monitoraggio delle polveri, quasi come se fosse un dato di fatto, ma in quella fase abbiamo dovuto fare infinite Commissioni, i Comitati hanno dovuto fare infiniti presidi, hanno dovuto convocare le Autorità, dal Governo fino al Municipio, che erano sempre stati presenti i due Municipi, per dire a chi di dovere che doveva esserci un intervento importante ed è stato fatto tutto con grande fatica, questo territorio ha già sulle spalle una grande fatica, ce l'ha Genova, ma questo territorio ha pagato più di tutti, ovviamente in termini di tragedia, ma anche in termini di fatica. Ci sono delle persone che sono state sfollate, non son tornate, hanno dovuto abbandonare la loro casa, che hanno, ancora oggi, il trauma di questa cosa.

Allora la prima cosa, credo che sia e quindi chiedo alla Giunta, se ha intenzione di fare un tavolo di concertazione e di coordinamento tra tutti questi cantieri, con i Municipi, ovviamente, per poter capire sulla viabilità e su tutto il resto e per dare, con grande trasparenza, quindi con la partecipazione dei cittadini, ovviamente dei Municipi, notizie molto chiare e trasparenti, su quello che accadrà.



COMUNE DI GENOVA

Seconda cosa, sono d'accordissimo con chi è intervenuto e davvero ringrazio i Comitati, perché hanno fatto un'opera, anche presso la Regione, importantissima, ricordo che il tema della valutazione di impatto ambientale non vuol dire voler fermare l'opera, i Comitati sono stati molto chiari, ma vuol dire fare quello che, mi sarei aspettata, il Comune chiedesse con forza e valutare quello che si può capire, prima di far partire l'opera, rispetto all'impatto ambientale, intervenire proprio nella costituzione, nell'avanzamento, ma anche nelle prime azioni dell'opera, dai materiali che vengono usati, alla scelta di gallerie fonoassorbenti piuttosto che barriere fonoassorbenti, sappiamo cosa è successo rispetto alle Commissioni, rispetto al prolungamento della metropolitana, dove peraltro lì abbiamo negozi, che non sono stati inclusi all'interno della considerazione dei danni che potranno avere, abbiamo, nelle Commissioni, messo in evidenza cose che non erano state messe in evidenza, tipo il civico 4, cioè parlarne, confrontarsi, mostra cose che magari sono sfuggite, peccato che siano sfuggite, ma si recuperano, l'intervento, la partecipazione, ha anche questo obiettivo, per esempio, sul prolungamento della metropolitana, in tutto il tema del civico 4, non sappiamo ancora come andrà a finire, mezzo civico sfollato, mezzo civico no, i cittadini che non hanno più avuto risposte, non si può gestire una cosa così, non si può su un cantiere come il prolungamento della metropolitana, figuriamoci se tutta questa cosa non avviene in sinergia con questo enorme altro cantiere.

Sul tema dell'alternativa, chiedo, perché quando non si è esperti di trasporti, si rischia di dire castronerie, io ho fatto un percorso fisico di tutta la rete ferroviaria antica, che dovrà essere ripristinata, per capire di cosa stavamo parlando, quindi chiedo, un po' più nello specifico, rispetto all'alternativa, qual è la difficoltà di perseguire un'altra alternativa e soprattutto quali sono i servizi e i mezzi, che possono essere serviti dalle due differenti alternative, sto parlando proprio di mezzi e navette che escono dal porto, quindi le capienze, chiedo un po' più di informazioni su questo, perché è importante anche dirci se esiste un'altra alternativa, se si può percorrere e dirci se non esiste, perché non si può percorrere e allora se non esiste perché non si può percorrere, bisogna ritornare, in maniera forte, a quello che è il presidio dell'opera in se stessa.

Guardando, per esempio, anche le antiche gallerie, ho chiesto a persone più esperte di ripeterlo, non essendo e sparta, ma vogliosa di capire cosa stava succedendo, anche che cosa accadrà sulle gallerie, oggi è stata fatta una spiegazione, ma sono gallerie molto antiche, che richiederanno grossi interventi edili, anche il coinvolgimento di edifici, che addirittura sono sopra le antiche gallerie, parlo della parte verso Scassi e verso il grattacielo, quindi anche io formulo, rispetto a RFI e a coloro che stanno seguendo il progetto, quale tipo di valutazione, se è stata emarginata o se siamo ancora in una prima fase, quindi in attesa del ritorno di RFI sull'impatto ambientale, se ci saranno delle proposte, se sono previsti degli spostamenti rispetto a dei civici e degli edifici, perché soprattutto in una parte in cui le gallerie passano al di sotto di edifici, non è chiaro che cosa succederà di questi edifici stessi.



COMUNE DI GENOVA

Il tema degli indennizzi, di cui non so se qualcuno ha parlato e di come valutare l'impatto sulla vita delle persone, la possibilità. Anche qua, sono molto preoccupata del ruolo del Comune, perché mi spiace dirlo, ma gli interessi dei cittadini, al di là di tutti coloro che sono qui e credo abbiano tutto l'interesse che l'opera vada avanti, parlo ovviamente di chi ha la gestione alla realizzazione dell'opera, che vada avanti nella maniera più veloce, ma nello stesso tempo anche più in sintonia col territorio, credo, che qui il Comune non debba fare ciò ha fatto finora, in tutte le situazioni in cui da una parte si tira indietro perché, dice " Tanto non sono direttamente né il committente, né colui che realizzerà l'opera", quindi succede che i cittadini sono in balia di se stessi, credo che il Comune debba, assolutamente, prendere gestione e coordinamento in tutto questo, un po' per facilitare chi lavorerà, ma anche per diventare interlocutore e anche voce dei cittadini, rispetto a tutto quello che, nonostante le opere di mitigazione, nonostante le opere fatte per ridurre il rumore e dissolvere i problemi dall'inizio, quindi non intervenire quando, per esempio, il rumore è prodotto, ma fare in modo che tutto quello che si possa fare, rispetto al rumore e lo dico anche se si parlasse di un trasferimento in un'altra traiettoria, perché non è che, come dire, il sommergibile, sì, è dall'altra parte, è più lontano dalle abitazioni, ma ci sarebbero comunque problemi di compatibilità ambientale anche lì.

Quindi lo dico in senso veramente complessivo, chi è la voce dei cittadini? Certo, i comitati, bene, ma il Comune, credo, che debba avere un'interlocuzione forte, deve aver chiaro, una volta che si è definito, rispetto alla via, all'impatto ambientale che ha quest'opera, che cosa chiedere, in maniera forte, per i propri cittadini, che cosa ottenere per i propri cittadini e non sto parlando dell'indennizzo, per dire ti indennizzo di una cosa, perché così, perdonatemi, ma almeno c'è stata una risposta, ma dico che tutte quelle case che stanno lì e la situazione anche di valore immobiliare di tutte le case, non solo, anche di valore sociale di quell'area, è fortemente a rischio, perché coloro che sono proprietari di case hanno, ovviamente, una riduzione del valore della loro casa, ma si rischia che molte persone che sono in affitto in quelle aree colpite, sono molto estese, perché, ripeto, sono più cantieri che si intascano, rischiano di decidere di andare ad abitare da un'altra parte.

Ma qual è il rischio complessivo di tutta questa operazione? Che quell'area venga da una parte spopolata, ma da una parte, come sappiamo, lo dico più da operatore sociale, ripopolata da persone che, magari, con alloggi il cui mercato scende, hanno anche maggiori complessità e maggiori problemi di tipo sociale, rischiando di trasformare quell'area, che già sta tenendo duro, rispetto a tutto quello che ha subito, è un'area fortemente affaticata.

Poi c'è tutto il tema, per esempio, il Municipio so che ha chiesto delle opere di compensazione, ma soprattutto delle opere che vengano svolte in contemporanea alle opere importanti, però anche qui chiedo un maggior approfondimento e chiedo che il Comune intervenga, anche per farsi venire delle idee, perché sono certa che quando si fanno delle grandi opere così importanti, con una movimentazione di risorse economiche così importanti, sia importante, scusate il



COMUNE DI GENOVA

gioco di parole, capire quali possano essere gli interventi e ripeto qualsiasi soluzione si intraveda, anche se si cambiasse tragitto, perché non è che se si cambia tragitto poi l'opera è meno problematica, ha meno problematicità d'impatto, ma è comunque un'opera forte, un'opera importante, per il territorio.

Anche capire quali possono essere altri interventi di ritorno alla cittadinanza, perché adesso scopriamo che quei soldi che il Ponte Morandi, fino a qualche mese fa il Commissario diceva che non c'erano più soldi, poi si è scoperto che invece, come dicevamo noi, i soldi c'erano, adesso scopriamo che tutti questi soldi, tantissimi soldi, verranno utilizzati per le opere sotto il ponte, ma dato che tutto quello di cui stiamo parlando oggi, accade anche sotto il ponte, sarebbe interessante capire qual è la green Valley vera, perché, scusate, ma la uso come provocazione, ma la green Valley vera, che non è solo lo stoccaggio dei container, ma è quella che ha un ritorno di verde, che ha un ritorno di alberature, che ha un ritorno di servizi, di parchi, di giochi per bambini, di aree sociali, che potrebbe avere la Val Polcevera, in un investimento così importante di risorse, di questo non intravedo niente.

Anche qui, credo che il Comune debba essere interlocutore, voce dei cittadini, perché credo che a RFI, come gli interlocutori delle varie opere, non siano contrari a mettersi intorno a un tavolo, ma non sono loro quelli che devono conoscere il territorio, sono gli Amministratori centrali che si devono mettere in ascolto degli Amministratori locali, che più volte hanno messo in evidenza questa cosa, dei cittadini, credo che anche questa è o una vera occasione e allora ci mettiamo nell'ottica di trasformarla in una vera occasione, ma mettendo in sinergia tutte le risorse che stanno arrivando su quell'area, in termini sia di servitù, ma in termini anche di miglioramento e allora facciamo un'azione vera, dove ci immaginiamo, davvero, una Val Polcevera che da tutto questo, a parte quelle che possono essere le servitù, ne rinasce per una parte, che ha perso col crollo del Ponte Morandi, ma aveva già perso prima, purtroppo, altrimenti rischiamo di sovrapporre servitù, sovrapporre disagi, sovrapporre fatiche, che da una parte rischiano di spopolare, per tutti quelli che potranno andar via, la Val Polcevera, rendere la vita impossibile per chi rimane lì e nello stesso tempo, col senno di poi, immaginare degli indennizzi, che non potranno mai coprire ciò che è il disagio complessivo.

Chiudo dicendo che è un'opera che ha una forza incredibile, rispetto alla città, per trasformare il trasporto da gomma a ferro, è una sfida, bene. In questa sfida i cittadini devono esserne protagonisti, devono essere accompagnati, devono essere tutelati, perché nel 2021 le grandi opere devono essere in sintonia con il rispetto dell'ambiente e della salute, lo diciamo nell'agenda 20 30, diciamolo anche a Genova, però mettiamoci tutti nelle condizioni che questo sia.

A mio avviso, poteva partire tutto molto prima, il ruolo del Comune poteva essere molto più da protagonista, subito, bene lo vuole assumere, che lo assuma, ma non solo con le Commissioni Consiliari con un ruolo, da oggi, da quando sono iniziate le Commissioni di Municipio, attivo, proattivo, ma vero.

Grazie.



COMUNE DI GENOVA

ROSSI - Presidente

Grazie a lei, Consigliera lodi.

Consigliere Crivello, prego.

CRIVELLO – Consigliere Lista Crivello

Innanzitutto, non ripeterò tutta una serie di considerazioni fatte dal nostro Esperto, cioè il Guido Fassio, che condivido pienamente a partire, soprattutto, dalla valutazione possibile di alternative, ma mi limito a fare alcune considerazioni di questo tipo.

Proprio durante la mozione d'ordine, i nostri interlocutori oggi, naturalmente, sono RFI, Ferrovie, ma anche la civica Amministrazione, voglio solo ricordare, ma non per posizionare una medaglia sul nostro petto, ma perché sembrava quasi, che di questa roba qua, dovessimo essere soddisfatti, lo siamo in virtù di una richiesta nata l'altro ieri, ma il 7 gennaio del 2020, cioè 17 mesi fa, è stata approvata, in Consiglio Comunale, una mozione, che chiedeva, approvata all'unanimità, il Covid non era a tutti gli effetti ancora esplosivo, affinché si procedesse in maniera trasparente e limpida, incontrando i cittadini per ragionare e affrontare le due tematiche, perché poi il rapporto era stretto, naturalmente.

Oggi il tema è il terzo valico e il nodo di Genova, potenziamento Genova – Campasso, poi il fatto che si interagisca, non soltanto come comunità, anche come Ferrovie, col prolungamento della metropolitana, credo che sia lapalissiana.

Quindi 17 mesi fa, scusate una mozione, 5 ordine del giorno sul bilancio, quattro Articoli 54, una richiesta monotematica il 21 di aprile dell'anno scorso, trasformata in Commissione l'8 maggio, con la collega Lodi abbiamo scritto al Sindaco, senza ricevere risposte, abbiamo cercato in maniera costruttiva, perché non è che si debba pensare sempre che qualcuno sia contro, ma spesso siamo per, soprattutto se si ragiona, il trasporto su rotaia, 6 comunicazioni alla Regione costruttive e poi, naturalmente, come tutta da tutti è noto, il tema della via è stata la risposta che tutti auspicavamo.

Allora io chiedo, perché? Cerchiamo di recuperare, con lo sguardo rivolto in avanti, ma non assumendo decisioni, riflettendo e confondendosi dopo, lo dico per chi avesse dei timori, anche per rendere merito, perché mi pare giusto farlo, non è un problema di appartenenza, alcune settimane fa, il Comitato Liberi Cittadini e l'associazione Progetti Comuni, hanno organizzato, un sabato pomeriggio, con una temperatura ancora invernale, nel rispetto delle regole e delle norme, all'aperto, in un giardino ampio, per chi lo conosce, del dopolavoro ferroviario di Rivarolo, un incontro con i cittadini, dove c'erano, circa, 130, 140 persone, al freddo, che in maniera molto civile, hanno interloquito con coloro i quali, in questo caso, non erano né l'Amministrazione né le Ferrovie, si erano preparati, avevano studiato in maniera approfondita, per cercare di interagire con i cittadini, si sono un po' sostituiti alle Istituzioni, con un risultato, secondo me, utile.

Perché non proseguire, non rafforzare e consolidare questa strada? È cambiato il mondo. Nel 1960, ero un bambino quindi non ricordo, ma chi mi ha ricordato,



COMUNE DI GENOVA

quando fu inaugurato il Ponte Morandi, che si appoggiava sopra i tetti dei palazzi di via Enrico Porro, i cittadini erano là, con le bandierine tricolore, a festeggiare, adesso i cittadini, prima di festeggiare, vogliono capire di cosa si tratta, è ostrogoto? Non credo. Credo che sia un diritto Costituzionale, di là delle Norme, della Legge obiettive e quant'altro, negli interessi di tutti.

Ma chi non chi può negare, solo chi ha l'anello al naso, chi è strumentale, l'importanza del trasporto delle merci su rotaia, però non possiamo non analizzare anche quelle che possono essere le interferenze, innegabili, in questi casi non amo dirlo, ma in quella realtà ci sono nato, conosco ogni angolo di quella realtà, ahimè, se non ci saranno delle interferenze, perché si tratterà, naturalmente, di agire nel cuore della città, perché periferie un fico secco, siamo nel cuore di Rivarolo, sono tra quelli che pensano che Genova non abbia periferie ha delle cose diverse, ha dei buchi che possono essere nel centro storico, come possono essere a Voltri, a Pontedecimo, a Nervi, ma periferie non ce ne sono, tanto meno quella è una periferia.

Allora possiamo noi, Campora Matteo, non ragionare sul fatto che anche sul prolungamento della metropolitana, che come tu sai, parte da distante e chi è che può non dividerla, ma non ragionare sul fatto che un convoglio ogni tre minuti, per trasportare le persone, 42 treni, se non ricordo male, nelle 24 ore per trasportare le merci, si parla della possibilità che ci siano anche merci con un discreto livello di pericolo. I progettisti avevano dichiarato significativo elemento di cui tener conto, il presidio progettuale dell'opera, insomma, siamo d'accordo, non si può essere altrimenti.

Siamo in una situazione di potenziale, anzi sicura, contemporaneità, tra l'intervento della metropolitana, che probabilmente si parla di due anni di lavoro, ma io ho fatto l'Assessore ai Lavori Pubblici, non è che me la posso raccontare, speriamo che ci si mette anche di meno, sarebbero bello che ci si mettesse quando ci si sta mettendo nei pressi del Palasport, ma spesso, in questo Paese, qualche difficoltà subentra, quello ferroviario pare, incrocio le dita, almeno tre anni.

Il tema dei caseggiati, questo paradosso di un caseggiato che viene demolito parzialmente, credo e lo dico a tutti, che i cittadini debbano poter valutare le ricadute di questo doppio intervento, credo quasi unico nella storia della città, perché oltre, naturalmente, a quello che succederà a intervento concluso, si pone il problema dei cantieri, la convivenza con le attività scolastiche, a partire da Campasso, le abitazioni, gli espropri, insomma, gli abitanti devono, anche in riferimento, Matteo, questa cosa delle protezioni anti rumore alti 7 metri, saranno sufficienti a proteggerli, i disagi, i pacchetti compensativi, è una roba che mi sta sulle scatole dirlo, troviamo un altro sinonimo, ma ci siamo intesi, l'avevamo fatto con le Ferrovie, ricordo, ero Presidente del Municipio, per altro facendo un'elezione con i cittadini diretta, che avevano nominato i loro rappresentanti, avevamo costituito un osservatorio, poi naturalmente la tragedia che ha coinvolto in nodo ferroviario è noto a tutti, non ha certo aiutato, non solo l'osservatorio, ma il Paese nel suo complesso.



COMUNE DI GENOVA

Perché non andare, abbiamo qualcosa da temere? Abbiamo dei problemi? Perché non andiamo in questa direzione, tavolo osservatorio, chiamiamolo come vogliamo, ma attiviamo, recuperiamo il tempo, che francamente non ho capito perché l'abbiamo perduto, ma siccome il tempo è stato perduto, non è retorica la mia, attiviamoci, è chiaro, Campora, che il Municipio, anzi, forse andavano coinvolti anche prima, con noi, con me, sfondi non una porta aperta, qualcosa di più, lo facciamo con loro pienamente coinvolti, con il Centro Ovest, col Municipio, però attraverso dei processi di comunicazione, d'informazione, di discussione, di trasparenza, mi pare che siano fondamentali, c'è, forse, qualcuno dei presenti ai quali queste regole democratiche, oltre, attenzione lo sottolineo, sono anche previste dalle Norme di Legge, non stia a cuore? Penso di no, allora attiviamoci, appena si è conclusa la Commissione, decidendolo insieme, su quale strada attivarle.

ROSSI - Presidente

Grazie, Consigliere Crivello.

Consigliere Putti, prego.

PUTTI – Consigliere Chiamami Genova

Di cose da dire ne avrei veramente tante.

Mi piacerebbe, innanzitutto, chiedere alla Dottoressa Brancato, cosa stiamo facendo per rispondere all'ordine del giorno, che è stato approvato all'unanimità, da questo Consiglio, di tutela delle interferenti del terzo valico, perché mi risulta, che ancora ieri, personale del Cociv sia entrato in casa di una famiglia, in Salita Ca' Dei Trenta e gli abbia detto che voleva fare la rilevazione, perché per una variante, passerà sotto di loro una galleria.

Mi chiedo come sia possibile che noi, come ente pubblico, diciamo alle persone, quando gli presentiamo dei progetti, che saremo loro affianco, che li tuteleremo, che saranno tutelati e tutto, mi risulta che ci siano decine e decine di famiglie, tra Murta e Trasta, che sono ancora lì, che stanno aspettando che qualcuno vada ad accompagnarli, ad essere risarciti per i danni che hanno le abitazioni, si sono dovuti pagare gli avvocati, i consulenti, per qualcosa che gli era stato presentato come una mirabolante iniziativa dalla quale non avrebbero subito danni, questo vorrei saperlo e vorrei sapere, formalmente, quali sono le attuazioni che facciamo noi, perché a me risulta, che nessuno sia andato da tutte queste famiglie e non mi aspetterei che siano solo loro a dover venire, perché sono io che gli ho invaso casa loro, gli ho distrutto le loro case, chiedendo di fare qualcosa che serve a me, quindi sono io che devo andare da loro, non loro che devono venire da me, funziona così a casa mia, perché se qualcuno ti entra dentro casa con una macchina, non è che devi esserti tu ad andare a chiedere a lui "Mi scusi, potrebbe risarcirmi", no, deve essere lui e la Legge che lo tutelano, ma come si sa, la Legge tutela la legalità che ha in mano i poteri e non la Giustizia, che dovrebbe garantire anche chi non è potente. Permettetemi questo inciso.



COMUNE DI GENOVA

Sulla base di questo inciso, chiedo ai signori del Cociv cosa stanno facendo, per tutelare queste persone, quali sono le strategie che metteranno in atto per tutelare le persone che saranno interferite dalle nuove iniziative, perché sono stufo di presentazioni roboanti su grafici, immagini, foto, eccetera eccetera, tanto sul lato tecnico non c'è discussione, del terzo valico, lo sappiamo tutti, che non servono a una mazza, non servirà una mazza, i comitati e la gente che è in galera, perché ha provato ad opporsi con manifestazioni o che ha sulla schiena delle denunce, lo dicevano da 6, 7, 8, 10 anni a questa parte, che era un'opera inutile, che arrivava ad un certo punto, non arriverà neanche a Milano, che non servirà un ammazza, perché per trasportare dei container non c'è bisogno di trasportarli più velocemente, c'è bisogno di avere tempi certi e di avere destinazioni certe, c'è bisogno che vengano fatti entrare nei porti, siano tenuti lì poco e ripartono subito cosa che non accadrà, perché non cambia niente per il porto con questo percorso, però ce ne accorgiamo adesso, è uscito qualche giornalista riportando queste informazioni, la gente era dieci anni che lo diceva. Non so come dire, non abbozzo più, ma da tempo, non abbozza va all'ora figuriamoci adesso, questi lustrini e poi gli altri che proponiamo.

Vorrei sapere cosa intendiamo fare per tutelare le persone, quale sarà l'impegno del Cociv, quale sarà l'impegno, che si prende il Comune, in relazione a quello che deve fare il Cociv, se si sono messe in atto tutte le strategie per tutelare le persone interferite, perché qua stiamo parlando, oltretutto, di zone come Campasso e Certosa, con popolazioni già sfigata, come sono io, in questi mesi e ormai da anni, sta soffrendo, perché tutto il traffico è deviato su quest'area qua, sta soffrendo, perché se girate per le strade del territorio, vedete una popolazione umiliata e depressa in questo momento, non c'è visione, l'unica visione è quella di farci degli altri depositi di container, affianco ai poggioli.

Voglio sapere queste cose, qual è l'azione di tutela, quali forme ci saranno, non chiedo neanche i percorsi partecipativi, in questo caso, perché, secondo me, sono fuffa anche quelli, perché li governate e non date informazioni, è successo così con la Gronda, è stata una buffonata, per cui si è dimostrato che non serviva e che era inutile, tant'è che nella relazione conclusiva, questa cosa veniva rilevata, ma non è stata tenuta in nessuna considerazione dall'Amministrazione, quindi non voglio neanche i percorsi partecipativi, voglio solo l'estrema tutela delle persone e voglio le garanzie di questa tutela e le modalità di questa tutela.

ROSSI - Presidente
Consigliere Villa, prego.

VILLA – Consigliere PD

Alcune cose sono già state dette, avevo esposto anche dalla mia questione nella mozione d'ordine il modo di procedere, quindi il coinvolgimento dei cittadini, del Municipio e di altri soggetti, che finalmente oggi si incontrano. Non è scontato, come diceva qualcuno, perché chiediamo queste Commissioni da mesi, quindi è normale che quando interveniamo, anche tramite le mozioni d'ordine, ci sia,



COMUNE DI GENOVA

giustamente, lo sfogo, perché si possa, insieme, arrivare un po' prima a queste considerazioni, quindi non è tutto normale, io ho stima dell'Assessore Campora, ma sembra quasi che queste cose arrivino nel momento giusto, il momento non è quello giusto, il momento doveva essere di qualche mese fa.

Al di là di questo, alcune cose sono poste meglio di me da Crivello, da altre persone, dalla Consigliera Lodi, eccetera, volevo aggiungere una cosa, perché il problema è proprio il problema dei cittadini di via Canepari, che è un po' il problema di tutti i cittadini che vedranno attraversate o comunque nelle loro abitazioni, ravvicinate da nuovi passaggi di treni eccetera.

Il discorso delle paratie fonoassorbenti o delle gallerie che, chiaramente, anche nel caso di via Canepari, non riescono a contenere il né rumore, ma altrettanto dal punto di vista visivo impattano, isolano le abitazioni, quindi non è così scontato, non è così normale quando ci si viene a dire "Facciamo quelle cose punto e basta", è chiaro che il cambio di vita di una persona che ha sempre abitato lì o per quello che ci voleva andare a vivere, non è assolutamente scontato, quindi parliamo dei valori delle case, parliamo di tutti quanti, chiaramente ognuno di noi, se abitasse lì, ne sarebbe, giustamente, coinvolto e si adopererebbe, quindi ogni volta che noi sentiamo delle auditi, la domanda semplice, un po' volgare, scusatemi, sarebbe da dire "Ma se voi abitaste in una zona del genere, cosa fareste?", quindi le preoccupazioni, credo, che siano dovute intanto da parte dei cittadini, ma anche dai Municipi che hanno manifestato, prima di noi, le preoccupazioni.

Chiedo, ma questi percorsi oramai sono definiti, sono definitivi, oppure si può pensare ancora a dei percorsi non diversi, ma che a delle soluzioni, dal punto di vista del rumore e anche dell'impatto estetico, diversi, perché altrimenti saremmo nelle considerazioni che dicevo.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie, Consigliere Villa.

Ci sono altri interventi di altri Consiglieri, perché in chat non mi risulta più nulla, Consigliere Giordano, prego.

GIORDANO – Consigliere Movimento 5Stelle di Genova

Grazie, Presidente.

Sicuramente sentire la voce dei cittadini, tramite la associazioni, è sempre estremamente importante, bisognerebbe che la Giunta, il Sindaco, imparassero un po' di più ad ascoltare, prima di proporre o di imporre.

Comunque, al di là di premesse, spero che piano piano si prenda coscienza anche di quella che è la politica attuale, meglio una scelta sbagliata che è una non scelta e direi.

Mi hanno particolarmente preoccupato alcuni aspetti, che sono proprio quelli della garanzia, della tutela, dell'ambiente, ma soprattutto dalla tutela dell'aspetto di prevenzione, per quanto riguarda la pubblica incolumità dei cittadini, quindi



COMUNE DI GENOVA

vorrei avere delle risposte certe sulle merci pericolose, su quale sarà poi la linea su cui transiteranno queste merci pericolose, di che percentuale precisa si parla e di quale tipologia di merci pericolose potrebbero essere oggetto di trasporto in questo progetto, perché sembra assurdo, ma a differenza di un'azienda a rischio di incidente rilevante, magari anche in modo superficiale nella nostra città, magari invece in modo più puntuale in altre città, ma i cittadini hanno contezza del pericolo oggettivo, di avere delle sostanze pericolose, per l'incolumità pubblica, in caso di incidente e non esistono aziende, a rischio di incidente rilevante, a pericolosità zero, perché l'incidente esiste, è contemplato dalle normative del piano di sicurezza interno ed esterno.

Nelle merci pericolose è totalmente diverso, perché transitare un treno, soprattutto con la misura sulla... spero che venerdì prossimo inizieremo a parlare di sicurezza nel porto, con la Commissione che sta approdando, con molta fatica, in una Commissione, i cittadini non hanno la percezione di qual è la sostanza che passa attraverso la rotaia, quindi è molto più complicato per i cittadini, avere un piano di emergenza in caso di incidente, quindi sarebbe interessante dare, secondo quello che è il mio punto di vista sulla pubblica incolumità, un aspetto che è veramente devastante, che nel nostro Paese, negli ultimi anni, ha dimostrato quali siano gli interessi economici di profitto, rispetto a quelli che sono invece gli interessi di prevenzione per la tutela dei cittadini.

Secondo, gli aspetti, come è stato relazionato dal Presidente Centro Ovest, Colnaghi, insomma la relazione di Arpal, mi sembra che va in netto e inequivocabile contrasto con quello che è stato detto, è vero che sono state presentate dalle slide con delle soluzioni, ma quella che è stata la relazione di Arpal, ha evidenziato una serie di punti di ricaduta sulla salute dei cittadini, perché sull'impatto acustico, sicuramente, c'è la ricaduta della salute dei cittadini.

Terzo, non meno importante, sicuramente è molto interessante. Il Sindaco ha dichiarato pubblicamente che ci sono delle soluzioni alternative sulle merci, però lo sa lui, probabilmente e qualche suo delfino, però sarebbe interessante che venisse divulgato pubblicamente.

Ho fatto un'interrogazione e mi ha risposto l'Assessore Campora dicendo che praticamente non sa nulla, perlomeno se sa qualcosa a me non lo ha detto, nell'Aula non è venuto fuori, quindi sarebbe interessante iniziare ad essere anche parte attiva, penso che il testimone non ce lo debba avere nessuno, se non i cittadini.

È sicuramente un indirizzo giusto, che è quello del trasporto delle merci su ferro, perché darebbe un respiro di sollievo e toglierebbe veramente un elemento, siamo uno degli ultimi Paesi della Comunità Europea con un trasporto su gomma, così imponente nel nostro Paese, quindi ben venga la trasformazione di trasporto su fermo, ma dobbiamo assolutamente mettere in connessione i cittadini con l'Amministrazione e con i soggetti che parteciperanno a questo tipo di progetto.

Sicuramente la riunione che richiama il Consigliere Crivello, è stata una riunione estremamente interessante, dove nasce proprio l'organizzazione da parte dei cittadini, che deboli nei confronti dell'Amministrazione, che sino ad oggi non



COMUNE DI GENOVA

ha permesso confronti veramente trasparenti, si sono autorganizzati facendo degli approfondimenti tecnici, anche molto puntuali, proprio sugli aspetti che ho evidenziato in premessa. Spero che sia una di una serie di Commissioni, dove gli aggiornamenti verranno comunicati e si abbia la possibilità di fare discussione, perché in quattro ore, in tre ore e mezza, non penso che si possa risolvere un problema così importante, quindi confido nell'Assessore Campora, che avrà, sicuramente, la disponibilità e la forza di potere calendarizzare altre Commissioni, in cui rendere un po' più puntuali le risposte, che oggi sono veramente innumerevoli.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Ci sono altri Consiglieri che vogliono intervenire, qua in chat non vedo di nuovo nulla, sennò, Assessore Campora, prima di fare il giro di risposte, proporrei di recuperare anche l'intervento dell'ingegner Grimaldi.

Ingegnere Grimaldi, prego.

COCCHETTI - Responsabile Progetto Unico per RFI

Scusate, sono Cocchetti, scusi, Presidente, scusi Assessore, noi però del gruppo del terzo valico, del Progetto Unico, avremo i tempi un po' contingentati, possiamo intervenire noi? Grazie.

Rispondere a tutte le domande ci vorrebbero altre tre ore, quindi se mi consentite fare una sintesi, ovviamente ci siamo presi nota su tutte queste varie osservazioni e richieste, che riteniamo assolutamente legittime e sicuramente alcune di queste ce le aspettavamo, le stiamo già esaminando, le abbiamo già esaminate e comunque le approfondiremo.

Quello che volevo precisare è che noi ora, progettualmente, quindi da un punto di vista di iter autorizzativo, ci muoveremo all'interno di questo Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, PAUR, che deve raccogliere, proprio per definizione stessa della Legge, secondo quanto previsto dal Decreto Legislativo 152/2006, è un provvedimento che comprende tutti i titoli abilitativi, quindi nullaosta, pareri, necessari per la realizzazione a esercizio del progetto, in questo caso dell'itinerario di Campasso, tutti, nessuno escluso.

Questo Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, PAUR, si compone di due macro fasi.

Una prima fase è la VIA, la valutazione d'impatto ambientale, a fronte della quale noi stiamo, ovviamente, predisponendo tutto quello che è necessario progettualmente, affinché agli enti competenti, in primis la Regione, ne verifichino l'adeguatezza e la completezza della documentazione progettuale, che cercheremo, in qualche modo, di rassegnare in tempi abbastanza rapidi, dopodiché, sempre all'interno di questa prima fase VIA, c'è una fase di pubblicazione del progetto, affinché possano intervenire le osservazioni di tutti coloro che sono interessati.



COMUNE DI GENOVA

Questa prima fase è seguita dalla seconda fase, che si chiama conferenza dei servizi, che ha una sua durata, come voi sapete, possono partecipare un po' tutti gli enti interessati.

Ripeto, abbiamo raccolto tante domande, tante osservazioni, va da sé che alcune di queste risposte a queste domande trovano, ovviamente, la giusta risposta, la giusta motivazione, all'interno dell'approfondito progettuale che stiamo preparando, elaborando, per consegnarlo alla Regione e avviare formalmente il provvedimento PAUR, cioè tutte quelle prescrizioni, osservazioni, dell'Arpac, che sono state citate da coloro che ci hanno preceduto, è ovvio che l'hanno fatto sulla base di un progetto preliminare, che è servito per una fase chiamata di screening, di verifica di società VIA, la documentazione progettuale che RFI ha rassegnato in quel contesto, ovviamente è la documentazione preliminare, che è servita alla Regione per dire "Questo progetto, che però viste le ricadute che ha sul territorio, deve essere assoggettata a VIA, quindi a fronte di questo preparati, perché devi consegnare un progetto definitivo, che ha, in primis, gli effetti sull'ambiente, preparati, perché lo verificheremo", noi siamo in questa fase qui, è una fase che, ovviamente, dovrà dare, doverosamente, riscontro a tutte le domande o quasi tutte le domande che avete posto.

Ripeto, ora limitarsi, tra virgolette, ovvero dare una risposta puntuale a ogni singola vostra domanda, ci vorrebbero altre tre ore e forse è proprio, formalmente, un po' non coerente, col percorso che stiamo portando avanti, assieme alla Regione, un processo del quale il Comune di Genova, ovviamente, sarà parte attiva, già nelle prime fasi di consultazione del progetto.

Un altro macro tema che è venuto fuori, se sono stati valutati dei percorsi alternativi, il mio collega Mario Grimaldi, il collega che parlerà dopo del progetto Gate, si sta interessando il progetto di Fuori Muro, ma se, nell'ipotesi, dovessimo far passare tutti i treni merci, da San Pier d'Arena, a parte che anche quello avrebbe, come diceva uno di voi, degli impatti, non è che passa in mezzo alla luna, passa da San Pier d'Arena, quindi ha degli impatti anche quello, ma il problema è che Fuori Muro non sarebbe in grado, in termini di capacità infrastrutturale, a tutto questo numero di treni merci, quindi va da sé che per dare piena operatività, piena efficacia e quindi piena capacità, al sistema portuale di Genova e mi riferisco ai bacini portuali il San Pier d'Arena, non solo quelle del Porto Storico, dobbiamo inevitabilmente far passare i treni merci da un altro itinerario, che è quello di Campasso, ma questo itinerario, come vi dicevano nella prima slide, è un itinerario che è stato, ovviamente è sempre stato un itinerario merci, ma è stato poi riconfermato e riconsolidato con tutti gli enti, Regione, Comuni, Ministeri, un intervento, un itinerario, necessario, indispensabile, per poter potenziare il sistema, la capacità, di sistema portuale.

È ovvio che in tutti questi protocolli, che si sono sostituiti degli ultimi 15 anni, sono state fatte delle valutazioni, se far passare che i treni merci da San Pier d'Arena, attraverso la sommergibile, fossero sufficienti per rispondere alla nuova infrastruttura, non dimentichiamoci che il terzo valico dei Giovi è un'infrastruttura che costa 6 miliardi di euro, sulla quale, ovviamente, passeranno



COMUNE DI GENOVA

anche treni merci, è sufficiente Fuori Muro, per rispondere alla nuova infrastruttura, che nel giro di qualche anno avrà la sua vita, in termini di esercizio ferroviario, che si chiama terzo valico, certamente no, questa è una cosa che si sapeva già 15 anni fa, è ovvio che l'itinerario di Campasso, visto che era già un'infrastruttura esistente, genera quest'ulteriore capacità al sistema portuale, quindi compensa quello che potrebbe, in qualche modo, esaurire, saturare la capacità di Fuori Muro.

In merito al macro tema dell'adeguamento delle gallerie Campasso, San Pier d'Arena, sopra ci sono anche degli edifici, si parla di via Scassi, diciamo situazioni urbanistiche di pregio, di fatto queste gallerie, se volete un giorno ci facciamo un giro, sono già state adeguate, fatto salvo i piccoli interventi portuali, cioè l'adeguamento della galleria, il fatto di poter far passare due treni merci, di adeguate dimensioni e di sagoma, di fatto sono già state adeguate, le gallerie sono sostanzialmente finite, dobbiamo fare soltanto la sovrastruttura ferroviaria, cioè la piattaforma su cui poggeranno i futuri binari, la sagoma dalla galleria, rispetto se volete ci facciamo un giro, anche con alcuni di voi, con alcuni rappresentanti, sono già state adeguate, non dobbiamo fare altro, non andavano rifatte completamente, sono state sagomate, in alcuni punti doveva essere aumentata la dimensione interna, ma assolutamente compatibile con il passaggio dei treni futuri, l'intervento è già stato completato negli anni precedenti, come avevo detto, è un intervento che è partito anni fa, poi si è dovuto interrompere per una serie di cause, il fallimento delle imprese, il crollo del Ponte Morandi.

Non temiamo ovviamente nessuna ripercussione o effetto sul territorio sovrastante queste gallerie, cioè abbiamo dei fiori di progettisti, insomma, abbiamo la più grande impresa che c'è in Italia, se non una tra le più grandi in Europa, che si chiama Cociv, quindi dal punto progettuale, non temiamo nessun effetto, sono state tutte adeguatamente valutate, progettate, in parte, già realizzate.

Sui temi di Trasta, non mi sembra il caso, visto che si parla dell'itinerario di Campasso, sugli effetti Trasta, per quanto riguarda il terzo valico, non mi sembra la sede, al momento, di parlare di questo tema, comunque Cociv si sta muovendo e hanno coinvolto... sugli interventi che riguardano l'aria di Trasta.

Questa è la nostra sintesi delle risposte alle vostre domande.

Un'ultima cosa è venuta fuori, è emersa, la posta, la domanda di dire se è stata valutata la realizzazione di una galleria fonica, un tunnel che copra tutto, vi dico che una situazione del genere, visto come è il territorio, che la ferrovia al proprio fianco è molto vicina ai fabbricati, non ci starebbe proprio fisicamente, non ci starebbe proprio dimensionalmente, non ci starebbe con lo spazio che abbiamo o vengono abbattuti degli edifici per farci sta la galleria, oppure preserviamo gli edifici e cerchiamo di contenere, come dobbiamo fare, con delle barriere fonoassorbente.

Due, vi dico che una galleria, ammesso che, ripeto, tecnicamente non è possibile farla, anche per una serie di interferenze già con i sottovia, con dei sovrappassi che ci sono, ma proprio per un problema dimensionale, di ingombro, non ci starebbe, però nell'ipotesi che ci potesse stare, ha un effetto, ve lo posso



COMUNE DI GENOVA

assicurare perché l'abbiamo già visto in altri contesti, ha un effetto visivo sull'ambiente, che è decisamente più impattante, rispetto alle barriere verticali, di cui quota parte sono di superfici trasparenti, però una soluzione del genere è proprio tecnicamente infattibile, ripeto, viste le dimensioni, visto lo spazio residuo che abbiamo tra le abitazioni e l'infrastruttura ferroviaria.

Sulla questione della demolizione di alcuni edifici, il progetto prevede la demolizione di alcuni edifici, stiamo facendo un ulteriore approfondimento, con Cociv e Italferr, per valutare effettivamente l'entità, però alcuni di questi saranno, sicuramente, interessati dall'abbattimento.

Questi sono approfondimenti che ora porteremo in ambito dell'istruttoria PAUR, quindi darà il via la Regione.

Scusate, non avrei altro da aggiungere, visto anche il tempo trascorso, non so se l'Assessore vuole aggiungere qualcosa, a cui potrei rispondere, ditemi voi.

CAMPORA – Assessore Ambiente

Sulle risposte prettamente tecniche è giusto che le diano i progettisti e poi ci saranno anche i tecnici del Comune, che in questa sede o in altre, potranno dare alcune risposte.

Intanto partiamo da un'opera che è stata condivisa un po' da tutti, un'opera, addirittura, del 2005, che ha passato tutte le Legislature Parlamentari, tutti i Governi di diverso tipo, i Consigli Comunali, Consigli Regionali, quindi parliamo di un'opera in cui si è sempre sentita la necessità, si possono avere opinioni molto spesso diverse, alcuni Consiglieri hanno espresso opinioni diverse, con grande rispetto, ma che ci sia sempre stata una confluenza, da parte un po' le tutte le forze politiche, quasi l'intero arco Istituzionale e Costituzionale, questo è del tutto evidente ed approvato dalla monumentale documentazione, che dal 2005, ma ancor prima, è possibile recuperare, su questo credo che se avrete modo di fare, come ho compreso, anche una Commissione sui temi portuali, forse all'interno di quella Commissione, col collega Maresca, si potrà entrare, più nello specifico, di quali sono gli effetti positivi, in termini di trasporto, in termini di merci.

Venendo alle questioni Comunali, intanto esiste un accordo procedimentale con RFI, per quanto concerne i due cantieri, cantieri della metro e cantiere ferroviario, un accordo procedimentale, attraverso quali tecnici, ogni settimana, effettuano una riunione di coordinamento, proprio per allineare i cantieri, per verificare eventuali criticità, tutto nell'ottica di andare a creare il minor disagio possibile, nell'ottica del cantiere attuale, ma anche nell'ottica poi di quello che, se finanziato, sarà un ulteriore prolungamento, fino a Pallavicini, dove anche in quel caso abbiamo la necessità di allineare i cantieri.

Questa ritengo sia una buona occasione, ritengo che non sia sufficiente, mi riferisco a quanto diceva il Consigliere Giordano, in quanto sono temi estremamente complessi per tutti, per voi, ma anche per me e anche per chi li tratta in Comune.

Noi abbiamo un contatto abbastanza continuo anche con i comitati, avremo una riunione anche la prossima settimana, c'è un Dirigente che è stata individuato che



COMUNE DI GENOVA

è l'ingegner Sciutto, che qui presente, della Mobilità, che ha proprio tra i suoi compiti quello di occuparsi dei cantieri di prolungamento della metro, quindi anche di essere un po' il riferimento anche per quanto concerne una serie di questioni, di domande, che vengono poste, proprio per questo, nelle prossime settimane, credo entro maggio, avremo un incontro anche con alcuni dei comitati che sono stati citati, con i quali c'è, come Assessorato, un continuo rapporto, così anche con i Municipi.

È chiaro che le modalità con cui vengono svolte le Commissioni, purtroppo, sono un po' limitanti, anche per quanto concerne il contraddittorio, perché, è evidente, che la presenza, così come è avvenuta l'Assemblea pubblica di quest'estate, che abbiamo fatto a Certosa, aiuta e questo periodo limita molto sia la possibilità di interloquire, anche l'interlocuzione politica, mi riferisco anche ai Consiglieri, i quali devono svolgere un lavoro con maggiore difficoltà, rispetto ai periodi pre Covid, perché ci sono, oggettivamente, molti più ostacoli all'attività che viene svolta.

Sulla metro, probabilmente, dico io, non abbiamo fatto abbastanza, però ricordo quello che abbiamo fatto, senza ovviamente dare un giudizio o dire che è stato sufficiente, ci mettiamo sempre in discussione. Era stata effettuata un'assemblea pubblica, due Commissioni Consiliari e poi le Commissioni in Municipio, in questo momento siamo in attesa ed è per questo che non abbiamo ancora effettuato la Commissione, si sta completando quello che è il progetto esecutivo, poi ci sono in atto una serie di attività nel cantiere che sono propedeutiche al cantiere della metro, però finché non viene concluso il progetto esecutivo, non si conoscono, ancora, con esattezza e con precisione, quelli che sono i tempi e le modalità, proprio per questo, credo che nel giro di qualche settimana, saremo in grado di essere più precisi, tenuto conto che abbiamo ben presente, avendo incontrato anche i comitati, ad esempio dei genitori delle scuole, sono presenti e hanno chiesto un incontro, recentemente ho avuto modo di incontrarli, di verificare tutta una serie di problematiche di viabilità, poi anche dei singoli casi che riguardano delle attività di natura commerciale, delle attività, delle officine, dei garage e con la l'impresa Lati, che si è aggiudicata il cantiere, si sta andando avanti per la stesura della progettazione esecutiva, quindi della gestione del cantiere, a fronte della quale ci sarà poi un' interlocuzione con tutti i soggetti che gravitano intorno alla metro.

È chiaro che noi riteniamo, come tutte le persone, a partire dai Commissari, oggi presenti, fino ad arrivare ai cittadini e ai comitati, degli interlocutori privilegiati, ma soprattutto come diceva il Consigliere Crivello, un aiuto, perché la gestione di opere come queste, volute da tutti, ricordo sempre che questi finanziamenti arrivano da Governi precedenti, andiamo in prosecuzione Amministrativa, con l'attività che era stata svolta anche dalla precedente consiliatura, sono opere volute da tutti, sicuramente, perché migliorano il trasporto pubblico locale, però sono opere che creeranno, inevitabilmente, dei disagi, in una zona che è in grande trasformazione, oggi non sono in grado di parlare, perché non mi compete, del Parco del Ponte, in quanto non è una delega che afferisce al mio Assessorato,



COMUNE DI GENOVA

però la zona del Parco Ponte è una zona che sarà di grande trasformazione e che andrà a migliorare sensibilmente la vivibilità del quartiere, anche con dei finanziamenti estremamente importanti, che serviranno a risolvere anche tutti quei problemi, a cui si faceva riferimento, delle dune, dello smarino, anche su questo c'è un lavoro a cui ho partecipato, ma per alcune parti di trasportistica, con l'Assessorato all'urbanistica e con Ferrovie, con RFI e con Cociv, proprio legati al rendere questi progetti compatibili e fare in modo che ci siano tutta una serie di interventi, che vadano a mitigare la presenza di un cantiere così grande, anche la presenza dei binari.

Sono d'accordo, poi possiamo chiamarli come vogliamo, osservatori, tavoli, so che nei due Municipi esistevano già gli osservatori, che sono stati utilizzati per l'osservatorio per la costruzione del Ponte San Giorgio, esiste un osservatorio attivato in Centro Ovest, abbiamo fatto, forse un mese fa, un accesso sopra via Landi, per fare un sopralluogo, è servita anche a me, conoscevo i posti, ma quando ci si va insieme, naturalmente, aiuta, perché si possono avere informazioni utili.

Do la massima disponibilità a collaborare, a me vanno bene tutte le forme, vanno bene le Commissioni Consiliari, che hanno comunque delle competenze specifiche, ma questa è una decisione prettamente vostra, poi quando mi chiamerete cercherò di essere presente, decidete voi se volete utilizzare la Commissione Consiliare, che ha delle competenze specifiche, la cosa che vi chiedo è che non ci sia una moltiplicazione di soggetti, perché diventa anche complicata la gestione, quindi se i Municipi, la Commissione Consigliere Comunale, non entro nel merito, do la mia disponibilità, naturalmente, come faremo anche con la metro, a partecipare naturale, ovviamente, per le parti che mi competono, poi in alcuni casi sarà necessario anche avere la presenza di altri colleghi.

Il passaggio, che si sta facendo per Legge, non essendo io un esperto di Procedura Urbanistica, non occupandomi di Urbanistica, però il passaggio che viene fatto, attraverso la conferenza dei servizi, attraverso la VIA, Valutazione di Impatto Ambientale, da la possibilità di fare in modo che tutti gli uffici, anche del Comune, possono esprimere il loro parere e si possa, laddove necessario intervenire, per evitare l'impatto acustico, piuttosto che fare altri interventi, la conferenza di servizio e la Valutazione di Impatto Ambientale, hanno proprio questa questa finalità, quella di andare a migliorare i progetti, abbiamo tutti intenzione di fare un progetto che sia, dal punto di vista ambientale, compatibile e con tutte le verifiche che vengono effettuate da Arpal, sono state lette uno stralcio, però non so a cosa facesse riferimento, ma all'interno della conferenza dei servizi ci sono tutti i soggetti possono che possono esprimere i loro pareri e tutti i cittadini possono esprimere le loro osservazioni.

Questo è il processo Amministrativo che permette di andare ad apportare tutte quelle migliorie necessarie, avendo come prima finalità, ovviamente, quella di fare in modo che questa infrastruttura, importante, sia un'infrastruttura che porti e determini minor impatto ambientale sulla zona che tutti conosciamo.



COMUNE DI GENOVA

Quindi sono disponibile, come deciderete voi, a partecipare a questi tavoli, sicuramente faremo anche una Commissione, nel momento in cui avremo questi dati più certi, che riguardano il progetto esecutivo e la cantierizzazione, anche sulla metro, come ho avuto modo di dire nei due Municipi, proprio con lo spirito che, al di là di qualche schermaglia, che è tipica delle Commissioni, da parte qualche Consigliere, ma anche da parte mia, qualche volta, fa parte un po' della dialettica politica, la finalità è quella di metterci lì, confrontarci e trovare tutte quelle che sono le soluzioni.

Sul cantiere della metro, il coinvolgimento, come dicevo, è fondamentale, proprio perché sarà necessario verificare, tutta una serie di questioni attinenti alla viabilità, alla presenza di scuole, che anche con il Presidente di Municipio, mi riferisco al Municipio della Val Polcevera, stiamo affrontando e con il quale anche con gli Assessori e con i Consiglieri, abbiamo già dato questa disponibilità.

Quindi abbiamo molte questioni che, in qualche maniera, possono interferire tra loro, possono sommarsi, possono compensarsi tra loro, possono creare e penso al Parco Ponte, rispetto alle opere ferroviarie, quindi fondamentalmente abbiamo il Parco del Ponte, abbiamo le opere ferroviarie, è vero che ci sono una serie di approfondimenti, a cui faceva riferimento qualche Consigliere, a cui ha accennato al Sindaco nel corso di una trasmissione, che non ho avuto modo di vedere, poi ho letto e mi sono confrontato col Sindaco, ma non sono approfondimenti tali da potere, in questo momento, essere illustrati nel corso di una Commissione, perché parliamo di un esame preliminare, rispetto ad alcune proposte, alcune possibilità, che sono pervenute da alcuni soggetti, quindi prima di comunicarle in maniera aperta, è necessario prima verificare determinate situazioni, fare approfondimenti, che sono in corso.

So che era anche presente, poi valuti lei Presidente, vista anche l'ora, eventualmente valutate come Commissione, se volete fare iniziare anche l'esposizione di un ulteriore progetto ferroviario, che riguarda sempre il nodo di Genova, che è il progetto Gate, che sicuramente merita uno spazio anche più ampio, ma questo valuti lei, mi scuso anche con l'ingegnere Grimaldi, che è presente.

Non aggiungerei altro, rimango a disposizione.

ROSSI - Presidente

Chiedevo alla Commissione come volevate procedere, perché ho visto che c'è anche un intervento del Consigliere Crivello, prima di dargli la parola chiedevo se volevamo riaggiornare la Commissione, visto che anche l'Assessore Campora aveva dato disponibilità, magari per la parte dell'ingegner Grimaldi, oppure se vogliamo provare ad andare avanti e comunque poi riaggiornarla, per gli interventi su quella parte lì.

Nel frattempo che ci pensate, do la parola al Consigliere Crivello, prego.

CRIVELLO – Consigliere Lista Crivello

Grazie, Presidente.



COMUNE DI GENOVA

Solo pochi secondi, non dico per integrare, ma per provare a capire meglio ed eventualmente, se mi è concesso, consolidare e rafforzare quanto ha detto pocanzi l'Assessore.

Siccome sono da sempre convinto, non ho una visione anarchica del mondo, le Istituzioni, le Giunte, sono stati eletti per governare e quindi assumersi le loro responsabilità, questo però non vuol dire, non lo dico per minacciare, ma se riuscissimo tutti a trovare una strada, un percorso, congeniale ad avere meno problemi, così non corriamo il rischio di ritrovare le persone in via Garibaldi o magari sotto al Lagaccio, sotto gli uffici delle ferrovie.

Penso che tutte le opportunità, l'importante è non perdere tempo, lo dico anche se sto all'opposizione, perché credo che non sia un obiettivo che nessuno di noi si pone, quindi le Commissioni, che ovviamente sono Municipali e Comunali, i Consigli Comunali, sono tutti strumenti utili e non penso, Assessore, che siano in contrapposizione tra di loro e tanto meno, penso, noi auspichiamo una moltiplicazione dei luoghi dove parlare di aria fritta, proprio per questo, siccome sono complementari tra di loro, lo dico anche per esperienza vissuta, perché non vorrei, poi in questo caso, mi pare, siamo forse sulla strada giusta, anche se con un notevole ritardo, che si riproponesse poi quanto è accaduto per Green Logistic Valley, dove uno streaming viene considerato una decisione condivisa e comune del mondo intero, come è stato scritto sui giornali.

Penso che un tavolo, un osservatorio, dove naturalmente i Municipi debbono avere il pieno diritto, poi a me è capitato, scusate detesto autocitarmi, ma di costruirne non è che partecipavo sempre, cioè si partecipa quando è necessario, si può delegare, anzi, non faccio nomi, chi pensa di essere un tuttologo, in questa città, sbaglia, penso che sia opportuno anche fare il lavoro d'equipe, delegare nel momento giusto, i Municipi, il territorio, perché si debbano affrontare questioni, si che ci sono le questioni, passaggi, burocratici, come ci ricordava l'ingegner Cocchetti, ma noi abbiamo davvero bisogno, stiamo parlando di interventi importanti, di avere un tavolo, un osservatorio, coordinati, ovviamente anche le Ferrovie dello Stato, credo, siano d'accordo, non perderanno un quarto di nobiltà, se in alcune circostanze partecipano, per esaminare i problemi ed insieme risolverli, questo mi pare talmente lapalissiana, se poi siamo d'accordo, insieme, di concretizzare come costruirlo.

ROSSI - Presidente

Consigliere Bernini, mozione d'ordine, prego.

BERNINI – Consigliere PD

La riunione di oggi si è giustamente protratta sino alle 12 30 e probabilmente c'è ancora qualche intervento, io personalmente a due domande, a cui non ho ricevuto risposta, magari potrei riproporre, quindi mettere insieme anche, mi dispiace per Grimaldi, la questione del Gate, mi sembra difficile, inoltre per quanto riguarda, in particolare, il progetto Gate, che è proprio la porta, come dice il termine stesso e comporta anche una relazione forte con l'aeroporto di Genova, perché la



COMUNE DI GENOVA

progettazione è stata fatta per tre nuove stazioni, tre nuove fermate, quella di Sestri, che viene rinnovata, la nuova di San Giovanni d'Acqui a Cornigliano, ma quella non esistente, che finalmente rende possibile ad un aeroporto che è 600 metri di distanza dalla linea ferroviaria, ma un passeggero, per prendere il treno, doveva fare 6 chilometri con l'autobus, rendere possibile, dicevo, una stazione ferroviaria in immediato collegamento con l'aeroporto di Genova.

Sarebbe utile che ci fosse anche la presenza dell'aeroporto, ad una discussione sul Gate, altrimenti facciamo queste discussioni a compartimenti stagni, che negano l'elemento fondamentale, che invece dovrebbe tenere in considerazione il Consiglio Comunale, cioè la capacità di una visione, di un'analisi coordinata, che connette, quando discute, le diverse questioni, le diverse problematiche e offre poi alla città, la possibilità di avere una conoscenza maggiore degli sviluppi, delle modifiche, che eventualmente ci sono stati, l'ho già detto all'Assessore, sulla questione Gate e fermata dell'aeroporto, più che Gate, lo dobbiamo chiamare progetto Penelope, perché con queste visioni notturne del Sindaco, che cambia ogni volta le progettazioni, per lo Stato e per quindi le tasche di tutti i cittadini, la cosa fondamentale è che i costi sono quadruplicati, rispetto a quelli precedentemente stabiliti, ma a questo punto, non si capisce bene, se i finanziamenti che Delrio aveva messo, a questo punto, sono sufficienti per garantire un percorso che è stato cambiato in itinere.

La farei dopo, mi dispiace per Grimaldi, lo dico ancora una volta, un approfondimento del Gate, avendo anche la possibilità di avere gli altri interlocutori, che sono il Municipio in questo caso Medio Ponente, l'aeroporto e magari anche la nuova gestione di GHT, per capire che cavolo sta succedendo sulla collina degli Erzelli, dalla quale io, peraltro, sto parlando in questo momento.

Se il Presidente ritiene, faccio immediatamente le due domande che mi mancano.

La prima è, non ho avuto risposta, perché forse non c'è Italferr, ma mi sembra di aver sentito Cocchetti che era presente Italferr al suo tavolo, se c'è stata la valutazione sulla galleria Limbania e l'ultimo collegamento sui progetti che il Comune ha attivato, anche se si sono temporaneamente fermati.

L'altra questione riguarda, invece, la necessità di comprendere, insieme con Autorità Portuale, di che cosa si parla quando si tratta di merci pericolose, lo diceva Giordano prima, dando chiaramente una fotografia di quello che può succedere per alcune merci infiammabili e alcune anche esplosive, che transitano normalmente nel porto. Se lo fai in uno stabilimento che è soggetto alle analisi del rischio rilevante, hai perlomeno la certezza che Arpal lo controlli in modo continuativo, che ci sono gli zoom continui da parte dei vigili del fuoco e degli altri addetti alla sicurezza, quindi un vagone, che esce da questi stabilimenti carico, è passato attraverso tutta una serie di momenti di verifica.

Via Reggio ci ha dimostrato che, invece, le linee ferroviarie trasporto, spesso e volentieri, dei container su carro che non hanno seguito questi percorsi.

Il mio terrore è qui Autorità Portuale dovrebbe farci capire che sistemi di sicurezza utilizza, che alcune merci pericolose, vi ricorderete il container



COMUNE DI GENOVA

radioattivo a Prà e così via, passino attraverso il percorso portuale, quindi attraverso la città, senza che ci siano gli opportuni controlli, perché magari non si trasferisce, dentro ambito portuale, i depositi chimici, ma vi assicuro che i depositi di questo tipo, cioè container che scarica Spinelli nel suo terminal e che sono altamente pericolosi, continuano, senza che nessuno dica nulla, a passare, già adesso, nelle linee ferroviarie vicine alla città e di conseguenza il problema, da questo punto di vista, dovrebbe essere davvero risolto, attraverso una forma di pubblicità dei meccanismi di controllo, è un po' quello che si diceva prima, se abbiamo la possibilità di comprendere bene, abbiamo anche la possibilità di porre alcune condizioni di sicurezza maggiori, per un traffico su container che oggi, invece, non ha questi percorsi di sicurezza, a differenza di altri traffici ferroviari, legati agli stabilimenti, che bene o male, sono sottoposti a meccanismi di controllo e di verifica più stringenti.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Io farei mio l'intervento di Bernini, sulla parte del Gate, chiedendo agli uffici e all'Assessore, che ha già dato disponibilità sull'aggiornamento.

Lascerei la parola alla Consigliera Lodi.

LODI – Consigliera PD

Grazie, Presidente.

Innanzitutto ringrazio anche delle risposte, alcune hanno appianato i dubbi, non sono arrivate delle risposte e io volevo anche un po' rilanciare.

Intanto ringrazio l'Assessore di avere informato di questa interazione tra i due cantieri.

Credo che rilancio il tema, il collega Crivello parlava di osservatorio, cioè credo che non sia solo un prova di quei due cantieri, ovviamente aventi lo stesso gestore, quindi lo stesso attuatore, ma credo che sia un concetto e una questione molto più ampia, che riguarda appunto, non mi sto a ripetere troppo, il cantiere sotto il Ponte, riguarda appunto questa Green Valley, riguarda la Mira Lanza, riguarda una serie di operazioni cantierabili, di cui spesso non si riesce neanche più a sapere quali sono le caratteristiche, quindi un tavolo di lavoro, peraltro, era già stato votato qualcosa in Consiglio Comunale in merito a questo, con il coinvolgimento dei Municipi, dei comitati, in maniera interlocutoria, che in realtà invece agiscono all'interno del territorio, proprio per mettere insieme tutto perché, anche lo stesso cantiere del terzo valico, ogni tanto, esce fuori il tema della gronda, tutto questo è nella stessa zona, un'area ampia ma non molto, con un concentrato di realtà, già cantierate, alcune da cantierare, molto complicate.

Glielo rilancio all'Assessore un po' come proposta, perché questo è, non credo che sia sufficiente coordinare, è una buona cosa, ma credo che non sia sufficiente coordinare quei due cantieri.

Sicuramente avere anche più contezza di tutto questo, perché, ripeto, ci sono alcune realtà non sono state ancora coinvolte, per i quali abbiamo anche scritto, io



COMUNE DI GENOVA

e il Consigliere Crivello e non ci sono state date ancora delle risposte, se non tempi dilazionati, ma in realtà ad alcune realtà, non mi metto a fare paragoni, ma attività anche nell'area del cantiere del prolungamento della metropolitana, hanno già avuto delle risposte, quindi bisogna allineare tutte le questioni.

Va benissimo la partecipazione, però ci sono degli strumenti che la Legge prevede, l'inchiesta pubblica è un percorso, perché se non si rischia di trasformare, cioè io credo che sia importante il rapporto comitato – Assessore, piuttosto che riunioni fatte, ma credo, che anche gli stessi comitati, cittadini, Municipio, abbiano bisogno di farle dei ragionamenti più globali, quindi un'inchiesta pubblica, con l'apertura dei confronti e della raccolta di osservazioni, in maniera più sistematica, aiuta anche a gestire questo confronto, se non rischia di essere un po' spezzettato, non armonico e non aiuta gli esecutori dell'opera, anche a capire bene, anche a mettere sul tavolo diverse istanze, a dare delle priorità e a dare anche una corposità alle stesse.

Il tema delle gallerie. Ho ascoltato con attenzione e devo dire che, sicuramente, il tema delle gallerie è uno dei temi cruciali, capisco che sia un momento difficile per fare delle Commissioni in loco, eccetera, però immaginare un modo per scendere un po' più in campo su queste gallerie, perché l'adeguamento sono certa che c'è stato, perché non ho nessun elemento per mettere in dubbio quanto detto da Cocchetti, però l'osservazione e la situazione in cui si trovano queste gallerie, per esempio quella sotto la sopraelevata che va verso il porto, un giorno sull'altro è allagata, c'è uno stato di degrado pazzesco, quindi trovare anche un po' il modo di approfondire, se fosse possibile in un'altra Commissione successiva, il tema delle gallerie, l'adeguamento che è stato fatto, questo credo che sia uno dei tanti temi.

Sul tema dell'alternativa, dall'osservazione che è stata fatta sempre ad RFI, mi sembra che ci sia una valutazione dell'impossibilità dell'alternativa e anche motivazioni, mi chiedo se per i cittadini, per i comitati, per il territorio, questo possa essere comunque un argomento di approfondimento, anche di maggiore articolazione, perché questo ha due motivi, uno forse avere più spiegazioni e secondo, nel momento in cui non ci sono delle alternative, anche per mettere sul tavolo quelle che sono le maggiori necessità di avere dei riscontri sulle compensazioni, sulle opere di mitigazione, su tutto quello che è, quando non c'è altra alternativa, perché la non altra alternativa determina, ovviamente, che quell'alternativa lì ha un peso economico che vale di più, perché il territorio, a quel punto, viene chiamato personalmente a pagare, in termini di servitù, ma si può fare un discorso invece non solo di mitigazione e compensazione, anche armonizzazione, il più possibile, dell'opera, all'interno di un territorio, di un ambiente, che necessariamente, credo nel 2021, debba essere affrontato con tutta la tecnologia possibile e immaginabile, che sappiamo esistere e che quindi l'investimento sia massimo, su questo aspetto, perché non c'è alternativa, bisogna fare lì, bene, ma l'investimento deve essere massimo, per mettere in campo tutte le tecnologie, per evitare che da subito non si presentino dei problemi e non quindi intervenire quando il problema c'è, almeno dove tutto questo è possibile,



COMUNE DI GENOVA

questo più è fatto in maniera trasparente e chiaro, più ovviamente chiarisce anche il percorso. Sicuramente l'inchiesta pubblica o comunque l'apertura con un certo metodo, alla trasparenza e alla concertazione, aiuterebbe anche tutti questi passaggi.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Assessore Campora, così dopo chiudiamo e riaggiorniamo la Commissione.

CAMPORA – Assessore Ambiente

Ho poco da raggiungere, se non ripetere la disponibilità, per quanto riguarda il mio Assessorato, nel condividere le informazioni, proprio per questo abbiamo individuato un'unità di progetto che si occuperà anche di questo, che è l'ingegner Sciutto, che è qui presente, poi avrete modo di conoscere.

Sicuramente oggi sarebbe stato importante anche parla del progetto Gate, ma capisco che c'era troppa carne al fuoco e possiamo già, col Presidente, concordare una prossima riunione, anche su questo progetto, che è fondamentale per la città, così come anche possiamo anche stabilire che ogni 45 giorni, poi decidete voi, si possa fare una riunione di Commissione sul tema che abbiamo affrontato oggi.

Le modalità con cui le vogliamo affrontare le lascio a voi, trovate voi la forma e le trovate voi le modalità, da parte mia ci sarà la piena disponibilità, nella consapevolezza che poi alcuni temi hanno natura inter Assessorile, pertanto dovranno coinvolgere più Assessorati e più direzioni, occuparci noi, di fatto, di una parte di tutti questi progetti.

Credo che la disponibilità, per come ho avuto modo di conoscerli, da parte di Cociv, da parte di RFI, da parte di Cocchetti, ci sia sempre stata e ci sia tutte le volte che vengono chiamati, quindi ragioniamo, incontriamoci e verifichiamo, laddove ci sono delle migliorie all'interno e soprattutto del procedimento Amministrativo che è che è in atto, sapendo che tutta una serie di pareri hanno natura prettamente Amministrativa, da parte degli uffici del Comune, che sono diversi da quello che può essere l'approccio e il parere politico, le due cose possono andare insieme, ma dobbiamo specificare come, giustamente, tutta una serie di pareri tecnici devono essere dati dai tecnici, a cui noi sempre ci affidiamo e nei quali abbiamo grande fiducia.

ROSSI - Presidente

Mi sembra un suggerimento giusto da seguire.

Vedo una mozione d'ordine, Consigliere Putti, prego.

GRIMALDI - Ingegnere R.F.I.

Scusate intervengono solo un secondo.

Avrei dovuto fare la presentazione sul Gate, non la facciamo, ho capito che verrà rimandata a quando mi direte, posso scollegarmi? Perché ho anche un altro



COMUNE DI GENOVA

appuntamento, a questo punto andrei dall'altra parte, direi che l'intervento mio non lo faccio più, se lo devo fare sono disponibile, se no...

ROSSI - Presidente

Abbiamo dato l'input di riaggiornare, quindi va bene, si può scollegare.
Consigliere Putti.

PUTTI – Consigliere Chiamami Genova

Mi scusi, Presidente.

Volevo solo capire se io, per poter dire qualcosa agli abitanti di Trasta, Salita Ca' dei Trenta, rispetto a questa nuova galleria che passerà sotto casa loro, a quale tutela, cambio di vita, eccetera eccetera, saranno sottoposti, quale sarà la data della nuova Commissione, all'interno della quale potrò avere alcune risposte?

ROSSI - Presidente

Consigliere Putti, mi metto a disposizione con l'Assessorato e con le parti in causa, per cercare di calendarizzarla quanto prima, questo glielo posso promettere. Non mi risultano altri interventi e chiederei ai tecnici di bloccare la registrazione.

ESITO

“Terzo valico e nodo di Genova – potenziamento Genova Campasso”	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
---	-------------------------

Alle ore 12.41 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Presidente
(Davide Rossi)

documento firmato digitalmente