



COMUNE DI GENOVA

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

**SEDUTA DEL LUNEDI' 13 FEBBRAIO 2013
VERBALE**

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

Assume la presidenza il Consigliere Villa Claudio.

Svolge le funzioni di Segretario il signor Tallero Mauro.

Alle ore 09:30 sono presenti i Commissari:

Aime' Paolo
Alfonso Donatella Anita
Ceraudo Fabio
Costa Stefano
Crucioli Mattia
D'Angelo Simone
De Benedictis Francesco
Falcone Vincenzo
Gaggero Laura
Gandolfo Nicholas
Ghio Francesca
Lodi Cristina
Manara Elena
Pandolfo Alberto
Pasi Lorenzo
Pilloni Valter
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio
Viscogliosi Arianna

Intervenuti dopo l'appello:

Ariotti Fabio
Bruzzone Rita



COMUNE DI GENOVA

Assessori:

1	Campora Matteo
---	----------------

Sono presenti:

Cristina Riccio (ASL3); Paola Setti (ASPI); Mauro Lapi (ASPI); Alfredo Melazzo (ASPI); Maurizio Mazzola (ASPI); Alessandro Battisti (ASPI); Francesco Sapia (ASPI); Luca Fontana (ASPI); Luca Cesareo (Avv. Comitato Barriere Fonoassorbenti); Simona Simoni (Comitato Barriere Fonoassorbenti); Roberta Rossi (Comitato Barriere Fonoassorbenti); Fabio Carletti (Vice Presidente Municipio V)

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

VILLA Claudio - Vicepresidente

Sono Villa Claudio, Vicepresidente di questa Commissione, sostituisco la Presidente Viscogliosi che è in un'altra Commissione. Sono presenti i rappresentanti delle Autostrade. Leggerò e vi chiederò, cortesemente, di rispondermi per la presenza. Grazie. Cristina Riccio (ASL3); Paola Setti (ASPI); Mauro Lapi (ASPI); Alfredo Melazzo (ASPI); Maurizio Mazzola (ASPI); Alessandro Battisti (ASPI); Francesco Sapia (ASPI); Luca Fontana (ASPI). È presente il Comitato delle barriere fonoassorbenti, il rappresentante è l'avvocato Luca Cesareo. Simona Simoni e Roberta Rossi sempre del Comitato barriere architettoniche. È presente il Vicepresidente del Municipio 5, Fabio Carletti, che mi ha chiesto cortesemente di parlare un po' prima degli altri. Se lei ritiene, daremo la parola ad Autostrade e poi interviene lei, se me lo permettono il Comitato, perché doveva andare, credo, per motivi di lavoro. Ringrazio le tante persone presenti. Lascerei la parola al dottor Francesco Sapia. È consegnata documentazione sulle cartelle dei Consiglieri e si sta predisponendo l'apparecchiatura per la presentazione di slide. Se eventualmente ritenete, guardiamo insieme questa presentazione e poi lascerei la parola. Mozione d'ordine, Cristina Lodi. Grazie.

LODI Cristina - Partito Democratico

Grazie. Volevo solo ricordare che questa è una Commissione di aggiornamento, perché già avevamo fatto una prima Commissione, poi doveva esserci l'aggiornamento il 23 di dicembre, poi noi avevamo la sessione di bilancio. È stata riaggiornata, più volte spostata, finalmente a oggi, quindi è una Commissione di riaggiornamento dove avevamo dato mandato, rispetto al cronoprogramma che in quella sessione non era stato presentato, ad Autostrade di venire poi a presentarci il cronoprogramma in aggiornamento. Questo era importante anche per non ripartire da zero, c'era un percorso quindi questo era, un po' tardivo, riaggiornamento. Grazie.

VILLA Claudio - Vicepresidente

Sì, ha fatto bene la Consigliera Lodi a ricordare che è comunque la prosecuzione di qualcosa che era già stato confermato. È presente chiaramente l'Assessore Campora, in qualità di Assessore competente, il rappresentante della Giunta è il dottor Prandi, della Direzione Ambiente.



COMUNE DI GENOVA

Lascerei la parola al dottor Sapia. Grazie.

SAPIO Francesco - ASPI

Buongiorno a tutti. Sono Francesco Sapia, il direttore di tronco di Genova di Autostrade per l'Italia. Con me c'è l'ingegner Luca Fontana, che a Roma è il responsabile della Business Unit Ingegneria e Realizzazione, lui è responsabile tutte le grandi opere di Autostrade e di tutti i Piani di ammodernamento, compreso anche il Piano antirumore. L'ingegner Mazzola, invece, è responsabile di tutti i Piani di ammodernamento dell'area nord-ovest del Paese, quindi anche la Liguria. L'ingegnere Milazzo è lo specifico responsabile del Piano delle barriere antirumore. Nell'ottica di dare un aggiornamento rispetto all'ultima volta che ci siamo visti, che mi sembra ricordare fosse il 21 novembre 2022, se non sbaglio, ci eravamo lasciati con una serie di impegni da parte di Autostrada, da prendere. A differenza dell'altra volta che non avevamo una presentazione perché non sapevamo bene in che direzione dovesse andare la discussione, abbiamo portato qui una presentazione che verrà distribuita immediatamente, quanto prima spero. Ora parlerò su quella, magari se ci sono domande più specifiche possiamo interrompere e rifarla. Dicevo, l'impegno che avevamo preso era quello di chiudere una crono-programmazione degli interventi. Un altro impegno che avevamo preso era quello di iniziare a dialogare con il territorio e anche con i singoli cittadini e nell'ambito di questa richiesta di comunicazione di dialogo c'era stato chiesto di pensare a un qualcosa che potesse consentire al singolo cittadino, anche in via telematica o digitale, di accedere a una serie di informazioni che potessero essergli utili. Relativamente al tema del Piano e del cronoprogramma lo trovate sintetizzato nelle slide che abbiamo lasciato. Il 28 novembre, quindi circa una settimana dopo la riunione in Commissione, abbiamo presentato al Ministero delle Infrastrutture e alla Regione Liguria il nostro Piano delle barriere antirumore con il cronoprogramma allegato ed è stato sostanzialmente condiviso e approvato. Il 16 dicembre abbiamo fatto un altro passaggio attraverso la Prefettura di Genova, il Piano è stato illustrato a tutti i rappresentanti dei Comuni della provincia di Genova e credo sia stato anche inviato, in forma sempre di presentazione, con il cronoprogramma, a tutti i partecipanti alla riunione, assieme al verbale di quella riunione. Relativamente, invece, agli incontri con il territorio, in realtà quelli sono un qualcosa che non è mai mancato, nel senso che li abbiamo in continuazione. La nostra interlocuzione in genere avviene a livello di Municipio perché il Municipio è quella dimensione che ci consente di parlare di un numero ristretto di problematiche e anche di arrivare, ripeto, fino alle singole problematiche locali per poterle affrontare. Abbiamo iniziato a fare degli incontri con il Municipio 7, abbiamo solo cinque Municipi che sono toccati dal tema delle barriere antirumore e sono il 4, il 5, il 6, il 7 e l'8 e quindi intendiamo andare avanti con questi incontri perché li riteniamo molto utili, anche alla messa a terra del nostro Piano perché è chiaro che un Piano che ha bisogno anche della collaborazione di Enti locali, come vedrete. Bisognerà interloquire con i singoli condomini o con le realtà produttive per occupazioni di aree di lavoro, insomma, per ogni necessità dei nostri lavori. L'ultima cosa era una richiesta, in particolare mi sembrava che arrivasse dai Comitati, di poter avere un accesso per via telematica delle informazioni sul Piano antirumore, anche qui stiamo lavorando e penso che ci vorrà veramente poco a un'integrazione delle pagine del nostro sito internet di Autostrade per poterle dedicare a tutte le informazioni che possono essere utili o che si possono richiedere. Poi, magari, approfondiremo questa tematica.

Illustro velocemente il contesto ligure nel quale noi ci troviamo ad operare, che è un contesto estremamente complesso. Noi in Liguria, il tronco di Genova, Autostrada per l'Italia gestisce circa 160 chilometri di rete autostradale, questi 160 chilometri sono riconosciuti da tutti come i più complessi d'Europa, perché? Perché abbiamo un 70 per cento del nostro tracciato che presenta due corsie per senso di marcia senza emergenza, abbiamo una complessità morfologica che è dovuta proprio alla forma del territorio. Interrompo un secondo così riusciamo a parlare con le slide sotto. Dicevo, il 70 per cento del tracciato ha due corsie per senso di marcia senza



COMUNE DI GENOVA

emergenza. C'è una complessità morfologica del territorio ligure che è dovuta al fatto che siamo su una striscia di terra chiusa fra il mare e le montagne, diciamo non molto alte ma che per la loro posizione, comunque, costituiscono una enorme barriera che fa sì anche che la Liguria sia difficile dal punto di vista meteorologico. Per farvi un esempio, se uno fa la somma degli ultimi dieci anni delle ore neve avute nei tronchi di Autostrade, la Liguria è quella che ne ha di più, anche contro il Friuli Venezia Giulia, eccetera. La mobilità ligure è una mobilità policentrica ed è molto sensibile perché non esistono delle reali alternative di tracciato. Noi abbiamo lungo le riviere solo la statale Aurelia e abbiamo lungo la A 7 e lungo la A 26 sostanzialmente due passi montani, che sono Giove e Turchino. Questo è il motivo per cui il nostro Piano investimenti, che prevede la realizzazione della Gronda, è un Piano che tende anche a dare delle alternative di trasporto per poi consentire di svolgere meglio tutti quelli che sono i lavori di manutenzione, perché nelle condizioni attuali, come avete visto anche recentemente, è sufficiente il rallentamento su una corsia, in un qualsiasi punto della rete, per avere comunque dei disagi molto, molto grande.

Il nostro Piano di ammodernamento prevede il rifacimento di circa 312 chilometri di barriere di sicurezza, oppure integrate cioè antirumore e di sicurezza. È molto difficile andare a fare questi lavori perché su questa rete, ripeto, per il 70 per cento a due corsie, il 62 per cento è costituito da ponti, da viadotti e da gallerie. I ponti e i viadotti sono 335, il 65 per cento ha un'età di oltre 50 anni e anche le gallerie sono state costruite per la maggior parte, per circa il 60 per cento, prima del 1970.

Andiamo avanti di una slide, per favore. Per capire il contesto della Liguria, sempre nel quale ci troviamo ad operare, è molto importante un riferimento al traffico. Ovviamente non è il traffico più alto d'Italia perché noi abbiamo dei transiti, delle percorrenze per 231.000 chilometri e la verità qual è? È che il 75 per cento della domanda di passeggeri che si sposta sulla rete ligure sceglie di utilizzare, è obbligata, spesso, a scegliere di utilizzare l'autostrada e quindi questo fa sì che sia una rete estremamente congestionata. Le altre modalità di trasporto attraggono solo il 25 per cento di tutte le movimentazioni. In un contesto così complicato adesso andremo a descrivervi quali sono i razionali del nostro Piano antirumore.

Andiamo avanti di due slide, per favore. Qui abbiamo fatto un focus, parlate voi qui? Scusate, passo la parola ai colleghi.

BATTISTI Alessandro – ASPI

Buongiorno. Nel contesto appena descritto, in cui è estremamente difficile operare, per le ragioni legate al corretto esercizio e necessità di ammodernamento, ci troviamo sostanzialmente a dover attuare due dei Piani antirumore della società, ovvero il Piano di sostituzione delle barriere integrate, ormai smontate dal 2020 e che riguarda la sostituzione di oltre 36 chilometri di dispositivi in tutta la regione Liguria e ci sono inoltre 11 chilometri di nuove installazioni. Il Piano di sostituzione barriere integrate è stato avviato nel 2020, dopo lo smontaggio e si compone di 19 macro lotti su tutta la rete nazionale, per un totale di oltre 80 chilometri, di cui quasi il 50 per cento, verosimilmente nella direzione di Tronco 1. È stato avviato, secondo due priorità, tramite delle procedure di gara pubbliche quindi per tutti i servizi di ingegneria e l'esecuzione dei lavori, che sono state lanciate nel 2020. La fase 1 prevede, nella regione Liguria, di intervenire su cinque macro lotti e i quattro restanti nella fase 2. Quindi dei 9 macro lotti, che sostanzialmente vediamo, c'è nella seconda colonna quella che era la fase del Piano nazionale e le priorità, quindi una pianificazione è stata definita sulla base dei vecchi interventi del Piano di risanamento acustico con cui queste barriere sono state installate.

Per quanto riguarda, invece, le nuove installazioni sono residui 11 chilometri e di questi numeri, nella slide successiva, abbiamo il focus relativo al solo comune di Genova. Sostanzialmente si dovrà intervenire su cinque Municipi, Valpolcevera, Medio Ponente, Ponente, Medio Levante e Levante per installare in totale 13 chilometri di barriere, appunto, in sostituzione alle precedenti

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

smontate e solo 1,7 chilometri, in corrispondenza della Valpolcevera e di Pra' - Palmaro, di nuove installazioni. Per attuare quelli che sono gli interventi del Piano abbiamo anche rappresentato nella slide successiva quello che è l'iter tipologico che esprime le tempistiche da affrontare prima di arrivare all'esecuzione dei lavori. L'intervento poi lo vedremo meglio rappresentato anche nelle schede successive. Non si deve immaginare come una mera reinstallazione e sostituzione di pannelli già abbattuti, ma è un iter progettuale molto complesso che parte dalla ricerca documentale e dalla conoscenza delle opere d'arte su cui queste barriere dovranno essere installate. Opere d'arte che in una rete come quella ligure sono state realizzate tra gli anni Trenta e Settanta per la maggior parte e quindi c'è un profondo lavoro iniziale di assessment globale dell'opera, per capirne tutto lo stato di salute, la conservazione, prima di poter poi andare ad eseguire il lavoro di installazione barriera. Chiaramente sulle opere sono presenti delle reti tecnologiche quindi è importante censire tutte le interferenze tramite vari Enti, poiché tutte le interferenze sono gestite da vari Enti quindi è importante fare una ricerca e ripерimetrare tutto. Si dovrà quindi definire un Piano indagine, un Piano indagini con delle prove da eseguirsi in sito che perlopiù, visto le condizioni che descrivevamo all'inizio, sono prove che vengono eseguite in cantierizzazioni temporanee notturne, quindi sostanzialmente si stima una durata media per l'esecuzione di un Piano indagine di circa quattro mesi, che va da indagini da eseguirsi in piattaforma, quindi dove noi siamo gestori, ma anche sulle viabilità secondarie, dove diventa importante interfacciarsi con altri Enti gestori, con privati e con comuni per alterare le viabilità. Una volta raccolti tutti questi dati di input iniziali, inizia poi la fase vera e propria di progettazione, che è in vari step che vanno dalle verifiche dell'opera alle verifiche locali su cui installare le barriere, quindi a vari requisiti tecnici. Tra una prima emissione di progetto delle verifiche interne è un iter che richiede circa cinque mesi. Dopodiché, per normativa i progetti devono essere verificati da un Ente di certificazione esterno. Noi abbiamo vari contratti, ci siamo organizzati con vari verificatori e quindi una tempistica media per l'invio del progetto, la verifica, il recepimento di tutte le osservazioni e quindi la conclusione del pacchetto progettuale vero e proprio, richiede circa tre mesi. A quel punto il progetto può essere inviato al Ministero concedente e vengono avviate tutte le attività propedeutiche che porteranno poi alla realizzazione dei lavori. Citiamo le più importanti che sono quindi la parte relativa a tutte le occupazioni temporanee, perché intervenendo in contesti fortemente urbani abbiamo bisogno di occupare le aree perimetrali, la piattaforma autostradale, sia per l'installazione aree di cantieri che per installazione dei ponteggi. C'è la parte, che dicevamo all'inizio, di risoluzione interferenze, perché tutti gli impianti tecnologici, che generalmente sono adagiati sui cordoli delle opere, devono essere spostati, devono essere disposti temporaneamente durante la fase di esecuzione dei lavori per poi essere ripiazziati nella configurazione definitiva. Chiaramente ottenere permessi autorizzativi per l'esecuzione dei lavori, bisogna coordinarsi con la viabilità per il traffico. C'è un coordinamento con Enti e, infine, si fa anche un passaggio al Comune, generalmente 30 giorni prima dell'avvio dei lavori, per richiedere le deroghe al rumore per le lavorazioni notturne, visto che la maggior parte dei nostri cantieri operano totalmente in notturna per importare il meno possibile sull'esercizio.

MAZZOLA Maurizio – ASPI

Buongiorno a tutti. Abbiamo visto con il collega Battisti la fase che porta a sviluppare il progetto esecutivo degli interventi e tutte le fasi ad esso associate per quanto riguarda gli iter autorizzativi. Adesso vorremmo passare a fare un focus, invece, su quelli che sono i criteri per la definizione della pianificazione degli interventi veri e propri. C'è intanto da osservare che durante la fase di progettazione Società Autostrade ha avviato tutta una serie di procedure pubbliche, ha bandito tutta una serie di gare pubbliche per l'esecuzione poi di successivi interventi. Sono stati banditi quasi 300 milioni di euro di gare mediante la predisposizione di accordi quadro. Queste gare sono quasi tutte ormai esperite per cui noi abbiamo già in mano tutta una serie di contratti per poi



COMUNE DI GENOVA

procedere celermente, una volta ricevuti i progetti, all'esecuzione dei lavori. Inoltre, diciamo, la formula scelta dell'accordo quadro è particolarmente funzionale a questi tipi di interventi perché abbiamo dei macro contratti su cui poi possiamo andare a staccare degli specifici attuativi che vengono cuciti *ad hoc* sullo specifico progetto.

Criteri di pianificazione. Negli ultimi anni il Ministero delle Infrastrutture ha emesso una serie di linea guida che riguardano sia le barriere antirumore che i ponti viadotti e da ultimo le gallerie, che hanno introdotto un *approach risk based* rispetto alla pianificazione dei cantieri, ovvero non ti tiene più conto esclusivamente dell'aspetto strutturale intrinseco all'opera ma si allarga la vista a quelle che possono essere anche le conseguenze dell'installazione del cantiere per l'esecuzione degli interventi sull'opera stessa, questo qui ci ha ovviamente portato come gruppo a definire dei nuovi criteri di pianificazione che hanno come obiettivo l'integrazione dei diversi interventi di ammodernamento all'interno di tratte omogenee. Ovvero l'obiettivo è quello, nel momento in cui si mette a terra un cantiere su una specifica tratta, cercare di mettere in parallelo più progettazioni per andare a intervenire nell'ambito della stessa tratta su più fronti. Quindi, ad esempio, insieme al cantiere di sostituzione delle barriere Integautos, possibilmente, se ci sono gallerie andare ad eseguire interventi di ammodernamento sulle gallerie. Stesso discorso vale per i ponti e per i viadotti. Questa pianificazione integrata viene poi, di volta in volta, maggiormente definita a livello annuale e ancora di più a livello trimestrale e concordata e condivisa, insieme al Ministero e agli Enti territoriali nel corso delle riunioni periodiche di cui periodicamente vedete sulle varie rassegne stampa.

Caratteristiche del territorio, che vi sono state prima rappresentate, ovviamente hanno un impatto sulla nostra cantierizzazione per cui la scelta condivisa nell'ambito dei Tavoli tecnici, di cui prima che vi ho accennato, ovviamente è evitare di impattare con le cantierizzazioni nei periodi festivi, durante i ponti, durante i week end nella stagione estiva, fanno sì che il numero di giornate e soprattutto di periodi continuativi, che sono particolarmente fondamentali per l'esecuzione di questi interventi, si riduca, rispetto alla durata complessiva dell'anno, che noi oggi, grosso modo, abbiamo a disposizione un 50 per cento dell'intero anno per poter mettere a terra i nostri cantieri. A questo si aggiunga che, ovviamente per la mancanza di corsie di emergenza, per via del fatto che le nostre autostrade qui in Liguria sono prevalentemente a due corsie, la cantierizzazione minima richiesta per questo tipo di interventi è sostanzialmente la riduzione a una corsia della carreggiata che ovviamente ha un impatto molto forte in termini di traffico. Per cui cercando di prediligere cantierizzazioni notturne, con le conseguenze che questi cantierizzazioni hanno rispetto alla specificità dell'intervento. Questi sono interventi che per loro natura producono rumore e, come sapete, di notte ci sono dei limiti molto stringenti, giustamente, nell'esecuzione di attività rumorose e anche le deroghe che possono essere rilasciate non sono del tutto sufficienti a garantire l'esecuzione di tutte le fasi lavorative. In più, proprio l'obiettivo di impattare il meno possibile, durante il giorno, sull'esercizio stradale fa sì che non solo le attività di sostituzione delle barriere integrate ma molti altri cantieri vengono dislocati di notte. Ad esempio l'attività di indagine e ispezione di cui si parlava prima in ambito di progettazione, sono altri cantieri che vanno a interferire con i nostri, insieme ad altri.

Passerei un attimo alla slide successiva in cui abbiamo riepilogato brevemente uno schema tipo di un cantiere di sostituzione di barriere integrate. Come vedete c'è ovviamente la fase installazione dell'area di cantiere, c'è l'installazione del ponteggio finalizzata alla rimozione del dispositivo esistente e poi iniziano le attività più rumorose, ovvero la demolizione del cordolo e della successiva realizzazione del nuovo cordolo, quindi prima vengono posate le cassierature, poi viene posizionata l'armatura, fatte le predisposizioni degli inghisaggi, fatti i getti, installati i nuovi dispositivi, poi si passa alla fase di collaudo e al successivo smontaggio. Le foto che vedete sono fatte tutte di notte proprio perché questo tipo di attività, come si può vedere, richiede una cantierizzazione impattante, cioè una riduzione a una corsia e quindi si è cercato di sfruttare l'orario notturno. Anche gli spazi e il lavoro, come potete vedere, sono molto risicati, quindi questo non

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

favorisce una facilità nell'esecuzione dei lavori.

Passiamo alla slide successiva. Qui abbiamo elencato tutta una serie di attività che sono a corredo poi dell'esecuzione dei lavori, su cui vengono coinvolti anche gli Enti territoriali, i Municipi ma anche l'utenza. Ovviamente c'è il tema del rilascio delle ordinanze per occupazioni temporanee del suolo pubblico. Molti dei nostri interventi ovviamente si trovano in contesti particolarmente urbanizzati, quindi installazione del ponteggio, la protezione dell'area della proiezione del ponteggio stesso sul suolo sottostante, la necessità di acquisire aree per la cantierizzazione richiede, ovviamente il supporto dei vari Municipi nel rilascio delle relative ordinanze. Le stesse ordinanze vengono rilasciate per la chiusura temporanea delle varie viabilità e in aggiunta ci sta ovviamente il tema riguardo quelli che sono i limiti imposti dalla cantierizzazione sull'esercizio in termini di limiti di velocità, divieti di sorpasso, tutte situazioni che chiaramente sono funzionali e finalizzate a garantire la sicurezza del cantiere e dell'utente stesso e oltretutto garantiscono anche una fluidità di prosecuzione dei lavori.

Possiamo passare alla slide successiva. Tutto quello che ci siamo detti, cioè per le difficoltà che vengono incontrate nella pianificazione e cantierizzazione di questi interventi, abbiamo portato avanti, come gruppo Autostrade, una serie di studi, di innovazione e ottimizzazione rispetto a quelli che sono gli standard canonici per questa tipologia di interventi. Del sistema *Road Zipper* probabilmente avete sentito parlare, visto o letto sui giornali, è un sistema che permette di modulare in maniera dinamica le corsie funzionali al dirottamento dell'utenza in corrispondenza di un cantiere. La prima installazione è stata fatta in corrispondenza alla galleria Manfredi in A 26 e oggi è allo studio un primo progetto pilota anche in ambito sostituzione barriere Integautos che ci permetterebbe di aumentare e incrementare la produzione in ambito di orario notturno. Ovviamente, come abbiamo visto prima, per lavorare di notte è necessario comunque parzializzare la carreggiata. Questa parzializzazione deve essere fatta attraverso delle barriere fisiche, fatte in new jersey che però normalmente sono lunghe sei metri e pesano un paio di tonnellate e quindi sono difficilmente removibili nell'ambito del turno notturno. La barriera *Road Zipper*, invece, per la sua flessibilità e velocità di movimentazione ci permetterebbe di garantire una cantierizzazione, quindi meno impattante, come la riduzione a una sola corsia rispetto alla chiusura di tutta la tratta, ma garantendo un certo numero di ore minimo per favorire una produzione efficace.

Per quanto riguarda la parte demolizione e ricostruzione che, come abbiamo visto, ha anche un forte impatto da un punto di vista del rumore, la tendenza è quella di favorire il taglio mediante filo diamantato a sega circolare e la successiva ricostruzione previa predisposizione di elementi prefabbricati. L'ultimo progetto pilota che abbiamo realizzato qui in A 7, abbiamo appunto la soluzione inizialmente prevista da progetto esecutivo, con una soluzione alternativa che prevede la realizzazione di un cassero metallico con l'armatura pre-assemblata e agganciata al cassero che è più leggero da movimentare, più facile da installare e si può posare nell'ambito del turno notturno e poi la notte successiva si provvede a realizzare il getto. Della pianificazione integrata abbiamo parlato, abbiamo anche aperto una sorta di Task Force, cioè un Tavolo tecnico permanente in cui stiamo coinvolgendo non solo le principali università ma i professionisti di più elevata esperienza in questo settore e anche i fornitori principali per andare appunto a implementare e individuare nuove soluzioni che possano facilitare la realizzazione di interventi. Ad esempio una di queste prevede lo studio del disaccoppiamento della barriera integrata nella parte di sicurezza e nella parte di fonoassorbente per diminuire il numero di azioni che vengono scaricate sulla struttura, quindi poter recuperare maggiore funzionalità da parte dell'opera. Nel Piano che stiamo mettendo in atto adesso per il 2023 abbiamo coinvolto, a livello esecutivo, quasi totalmente, direi, la nostra impresa di costruzione in house, proprio per essere più celeri in questa fase di avvio dei vari progetti sul territorio puntando sulla massima affidabilità anche dal punto di vista dell'esecuzione, proprio in virtù di tutte queste innovazioni e organizzazioni che stiamo portando avanti.

Nel 2022, proprio a seguito di queste considerazioni, abbiamo avuto un 50 per cento di cantieri installati di giorno in meno rispetto al 2021 a fronte di una medesima produzione. Questo

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

qui è un po' la strada che stiamo tracciando e che vorremmo perseguire, cioè mantenere determinati standard produttivi cercando di ridurre al contempo l'impatto dei cantieri, l'esercizio, e cercando di integrare questi cantieri con gli altri interventi di ammodernamento rete affinché una volta che uno si trova a lavorare in una determinata tratta e ovviamente il cittadino subisce un disagio per la durata di quell'intervento, si possa però arrivare alla conclusione delle attività previste in ammodernamento in quella medesima tratta.

Adesso passeremo a presentarvi quella che è la pianificazione degli interventi per quanto riguarda il comune di Genova e passo la parola al mio collega Battisti per la presentazione della slide.

BATTISTI Alessandro – ASPI

Andiamo avanti con la trattazione. Allora, in questa slide vengono rappresentati quelli che sono sulle righe gli interventi, quindi abbiamo citato all'inizio come il totale del Piano sia distribuito su nove macro lotti nel territorio ligure, di cui 5 insistenti sul comune di Genova. Nella prima parte sostanzialmente vediamo la riga in blu, sono le attività relative all'esecuzione dei lavori. Il verde rappresenta tutta la parte di progettazione, mentre, invece, la grigia intermezzo, appunto, tra verde e blu, sono tutte le procedure di affidamento e propedeutica all'avvio dei lavori che ci davamo prima. Siamo già in cantiere con il primo intervento del 2023, che avevamo annunciato, ovvero la riqualifica di tutte le integrate installate sul nodo aeroportuale, quindi sulla rampa 178. È un cantiere che abbiamo avviato il 6 dicembre e prevediamo di concluderlo entro il secondo trimestre del 2024. Nelle slide successive andremo anche nel dettaglio di quella che è l'operatività di ogni cantiere, in maniera tale da rappresentare il perché di queste durate e quali sono le complessità che affrontiamo. Nella riga tre c'è l'altro intervento pianificato in A 10, quindi il primo delle rampe dell'aeroporto ricade sul Municipio 6 di Medio Ponente, invece, l'altro, del Municipio 7 di Ponente ed è relativo alla riqualifica delle barriere sul viadotto San Pietro, dove già da qualche mese abbiamo avviato le interlocuzioni con il Presidente del Municipio per tutte le procedure espropriative relative alle occupazioni temporanee. Nella prossima settimana avremo dei primi incontri con gli amministratori di condominio per dare seguito agli atti. In verde c'è l'unico cantiere che ad oggi risulta essere concluso, ovvero la sostituzione delle integrate in corrispondenza del viadotto Torbella e della Coperint in Rivarolo, che era circa un chilometro di intervento. Da qui abbiamo avuto modo, poi spiegheremo anche come, di pianificare in sequenza diversi interventi che andranno a risanare il clima acustico nell'area della Valpolcevera, quindi c'è l'intervento della Coperint in Bolzaneto, più un altro ID che rappresenta circa 811 metri totali di dispositivi da riqualificare. Anche qui abbiamo già, dalla seconda metà di dicembre, avviato le cantierizzazioni e stiamo procedendo con tutta la rimozione delle interferenze. Questo è un intervento che prevediamo di concludere entro il primo trimestre del 2024. A seguire abbiamo anche la possibilità di avviare altri lavori su delle opere puntuali per altri 580 metri, quindi, in totale nel 2023, al chilometro già eseguito del viadotto Torbella, andremo ad aggiungere circa 1,3 chilometri. Per non sovraccaricare troppo quella che è appunto la sostenibilità della rete e dell'esercizio che prima citavamo, conclusi questi lavori andremmo poi a proseguire nella riqualifica, sostanzialmente, di tutti i dispositivi che sono ricompresi negli allacciamenti della A 7 con la A 10 e con la A 12, quindi a partire dal viadotto Sei Luci e un altro lotto che nel nostro termine tecnico definiamo "stralcio 2", fino ad arrivare all'area di Bolzaneto. Tutti questi interventi rientrano nella carreggiata sud, c'è solo una minima parte di interventi che residuano nella nord, che per incompatibilità di cantierizzazioni dobbiamo sostanzialmente pianificare una volta che liberiamo le aree che sono tra l'allacciamento con la A 10 e con la A 12, così da poter organizzare il cantiere tramite delle deviazioni di carreggiata. Inoltre un altro intervento previsto nel 2024, anche il primo in A 26, è quello in corrispondenza del viadotto Cerusa. Anche quello è un intervento puntuale. Nella parte bassa del cronoprogramma abbiamo citato più volte, anche in passato, come ci sono delle difficoltà nel poter pianificare gli interventi



COMUNE DI GENOVA

che rientrano nelle tratte cittadine, quindi parliamo della parte della A 10 e della A 12 tra Pra' e Pegli. Questi sono tutti interventi che noi stiamo studiando in maniera profonda con dei team dedicati, sia interni che di consulenti esterni, per capire quali soluzioni innovative possiamo adottare al fine appunto di rendere le lavorazioni compatibili con quelle che sono le esigenze autostradali. Ci sono quindi vari lotti, vari sub lotti creati in corrispondenza dei viadotti Chiaravagna e Ruscarolo, Pallavicini, Molinassi, Pegli e nella parte che va da Pra' a Voltri. Nella scheda seguente, invece, abbiamo la pianificazione, dell'unico intervento che ci davamo all'inizio, di nuove installazioni quindi sostanzialmente non sostituzione di barriere smontate ma nuove installazioni del Piano di risanamento acustico, che sono programmate a partire dalla fine del 2024, sempre nel Municipio della Valpolcevera. Per meglio spiegare quali sono le modalità operative abbiamo preparato delle schede di dettaglio.

Se possiamo andare alla slide successive iniziamo a spiegarle e raccontarle. Questo è il primo cantiere, il secondo in realtà nell'area della Valpolcevera, dopo il Torbella, che abbiamo avviato a dicembre. Siamo nella fase di rimozione delle interferenze e quindi preparazione a tutta la parte che porterà le demolizioni e al rinforzo fondazionale per l'installazione delle nuove barriere. Qui, come citato anche prima dall'ingegnere Mazzola, stiamo cercando di guadagnare tempo, portando l'innovazione della *Road Zipper* che abbiamo testato in A 26 e che, con modalità operative più complesse, vorremmo utilizzare anche in A 7. Questo è un cantiere dove, avendo solo due corsie disponibili al traffico, senza una banchina o senza emergenza, sono solamente previste attività in notturna, con uno spazio al di là dei new jersey, quindi dei blocchi in calcestruzzo che sono a protezione delle maestranze, di un metro e novanta. Ad oggi le modalità operative prevedono una chiusura totale della carreggiata, lavorazioni notturne e restituzione al traffico delle due corsie in diurna. Volendo, ecco, incrementare quella che è la produzione e anche la sicurezza delle maestranze, stiamo pensando di apportare delle modifiche al progetto e introdurre la *Road Zipper*, in maniera tale che con questo nuovo sistema non avremmo più bisogno di chiudere in totale tutta la carreggiata, ma potremmo garantire una corsia al traffico anche durante le operazioni notturne, quindi, con questa movimentazione dinamica dei blocchi a protezione, riaprire poi quelle due corsie diurne. Sostanzialmente ci porterebbe ad avere uno spazio maggiore per le lavorazioni e per le maestranze ad abbattere un po' di tempo che serve, appunto, alla realizzazione delle opere. A seguito di questo intervento, c'è poi l'altra scheda che è sempre un altro lavoro, un altro appalto pianificato per il 2023. Qui si andranno a riqualificare quasi 400 metri di dispositivi che sono in parte una galleria fonica, che viene installata a totale protezione nelle aree più urbanizzate e altri due dispositivi. Sono cantieri mirati e studiati poiché, avendo la possibilità di installare le cantierizzazioni su delle zebre o comunque essendo la corsia dotata di alcune banchine, riusciamo a garantire le lavorazioni senza impattare troppo sul regolare traffico autostradale. Questi sono lavori pianificati tra il secondo trimestre del 2023 e il primo trimestre del 2024.

La scheda successiva, invece, rappresenta l'intervento in corso sulle rampe dell'aeroporto. Qui stiamo per adesso lavorando sulla linea... siamo già operativi dagli inizi di dicembre sulla linea che viene rappresentata in azzurro, in corrispondenza della rampa 8. Questo perché? Perché per poter lavorare nelle altre rampe, oltre a dover alternare le lavorazioni per non incidere troppo sulla viabilità, c'è bisogno di un confronto con Enti e con privati per tutta la parte di occupazioni temporanee. Questa è un'area fortemente congestionata anche da altre Autorità, come appunto RFI, Autorità portuali e quindi siamo nella fase di entrata in possesso delle aree per poter avviare le lavorazioni anche sulle altre rampe, nel mentre che siamo già attivi sulla rampa 8. Questo vedrà, appunto, la completa riqualifica di quasi mezzo chilometro di dispositivo nel corso di quest'anno e ai primi mesi del 2024. La scheda seguente è relativa al Municipio 7, quindi è un'area fortemente urbanizzata. La scheda rappresenta quella che è l'area del viadotto San Pietro, dove qui occorrerà, in maniera alternata, lavorare prima su un lato del viadotto per poi ribaltare la cantierizzazione sull'altro. Sono circa 650 metri di riqualifica e, come dicevamo, sono aperte le interlocuzioni con il Municipio e con gli amministratori di condominio per finalizzare tutte le procedure di occupazione

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel. 0105572668 - 2815 | Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

temporanea e quindi installazioni aree di cantiere, ponteggi e tutto il necessario all'espletamento delle lavorazioni.

Nelle altre schede stiamo dando anche una visione di quello che stiamo preparando per gli altri appalti, che sono pianificati nel 2024 quindi interveniamo su tutta... se andiamo oltre, per favore? Okay. Questo è un altro lotto che prevede, come vedete, molte lavorazioni, quindi ogni barriera viene definita tramite un codice identificativo, lo vedete rappresentato nelle slide. Qui sono numerose le lavorazioni che andranno a risanare circa 650 metri di dispositivo, in sequenza a quelle già in esecuzione sulla A 7 e vedranno poi la completa riqualifica di tutta quell'area della Valpolcevera che è ricompresa tra i due allacciamenti con la A 10 e con la A 12, sia questa scheda, che è la seguente, che è un intervento puntuale in corrispondenza di un viadotto, il Sei Luci. Una volta completate le lavorazioni tra questa porzione ben delineata di territorio, si passerà alla seguente, che invece va più a nord, tra l'allacciamento con la A 12 e Bolzaneto. Con questo intervento, che vedevamo nel cronoprogramma pianificato dalla fine del 2024, sostanzialmente si completerà poi tutta la parte di riqualifica in corrispondenza della Valpolcevera. Un ultimo è un progetto che è in una fase avanzata, qui prevediamo anche di poterlo leggermente anticipare rispetto a quanto pianificato, è in corrotto del viadotto Cerusa in A 26, nella scheda seguente, che prevede la riqualifica di 162 metri. Solo per dare visione anche alla parte bassa del cronoprogramma, se andiamo nelle schede successive c'è una sezione di backup in cui rappresentiamo tutti gli approfondimenti progettuali che sono in corso nelle tratte più complicate dal punto di vista operativo, che sono le cittadine. Qui ci sono due viadotti, anche esemplari, il Chiaravagna e Ruscarolo, ci troviamo di fronte ad una larghezza della carreggiata di 7,80 metri quindi riusciamo a garantire le due corsie al traffico e non abbiamo disponibilità di spazi aggiuntivi per le lavorazioni. Un cantiere in una riduzione sostanzialmente permanente quindi di corsia, dalle nostre analisi e dagli strumenti che abbiamo a disposizione, provocherebbe delle code di oltre 10 chilometri che avrebbero dei disagi rilevanti sull'intera regione. Su questo e anche nella scheda successiva, che è l'ultima, è tutta la parte in corrispondenza del viadotto Molinassi. Qui siamo nel Municipio di Medio Ponente e stiamo portando avanti tutti i possibili approfondimenti progettuali e innovazioni per poter riuscire a sbloccare anche qualche intervento su queste altre tratte.

VILLA Claudio - Vicepresidente

Grazie della presentazione. Ora, come ho chiesto, sarete d'accordo, diamo la parola al rappresentante del Municipio, Fabio Carletti, Vicepresidente. Grazie.

CARLETTI Fabio – Vice Presidente Municipio V

Intanto grazie per avermi dato la possibilità di intervenire subito, perché per motivi lavorativi mi dovrò assentare. Come Municipio V abbiamo attivato fin da subito un confronto con Autostrade, in merito al Piano di ricollocamento delle barriere e che ha una serie di verifiche acustiche in diversi edifici lungo la tratta A 7 direzione Genova e direzione Milano. Nei prossimi giorni chiederemo l'estensione di verifiche ancora in un punto specifico. Inoltre abbiamo riscontrato che le barriere installate sul viadotto sopra via Vezzani e via Pierino Negrotto Cambiaso non hanno, dal nostro punto di vista, un buon livello di tenuta del rumore, anzi, sono peggiori rispetto a quelle precedenti. Questo nostro avviso è dovuto alla non corretta installazione delle stesse, dove il tetto della galleria acustica, essendo che non è stato smontato, non collima con le nuove barriere installate ai lati e non hanno la corretta aderenza col tetto in stato conservativo discutibile, pertanto, non si attutisce il rumore. Chiediamo quindi che questa galleria fonica venga smontata anche sul tetto e risistemata collegandola correttamente con le nuove pareti installate. Questo anche in previsione della prosecuzione verso la zona di Bolzaneto e Certosa, con la reinstallazione. Vorremmo evitare che questo problema delle gallerie foniche si verificasse anche altrove.

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

Chiediamo tempi certi sulle installazioni, poiché non solo dal punto acustico ma anche della qualità dell'aria, la situazione è quantomeno discutibile e i cittadini, onestamente, sono stremati e con tutte le loro ragioni. Con il Municipio formalizzeremo in questi giorni una nota con queste richieste, siamo chiaramente a disposizione per ulteriori specifiche e rimuoviamo il nostro impegno affinché la situazione venga risolta in tempi rapidi e bene. Grazie.

VILLA Claudio - Vicepresidente

Grazie, Carletti. I rappresentanti di ASL 3 vogliono intervenire? Direi di no. Grazie Allora darei la parola all'avvocato Luca Cesareo, in rappresentanza del Comitato barriere fonoassorbenti ed eventualmente, se poi le signore vogliono aggiungere qualcosa le ringrazio.

CESAREO Luca – Comitato Barriere Fonoassorbenti

Grazie. Innanzitutto un ringraziamento alla Società Autostrade per le notizie, in parte positive, che ci ha dato almeno all'inizio l'ingegner Sapiro. Cioè noi cogliamo, e qua veramente sincero ringraziamento, il fatto che la nostra richiesta di pubblicare sul sito internet il cronoprogramma e quindi il calendario dei lavori sia stata accolta da Autostrade. Questo dimostra anche l'utilità di questo confronto che il Comune ci ha permesso di avviare con Società Autostrade e quindi su questo noi, con sincerità, effettivamente ringraziamo. Non vi nascondiamo però le nostre preoccupazioni, anche alla luce della esposizione che è stata fatta, perché le tempistiche che sono state illustrate oggi sono tempistiche molto lunghe. Addirittura da quello che abbiamo appreso oggi siamo ancora con quasi 7 chilometri e mezzo di studio, approfondimento, nelle schede che ha illustrato l'ingegner Melazzo, quindi abbiamo una situazione che se arriveremo al 2025 con gli ultimi lavori già programmati, questi che sono ancora in fase di studio, temo che non arriveremo prima del 2027/28, ragionevolmente, con tutte le problematiche che da ultimo ha evidenziato addirittura in quelle due gallerie foniche molto problematiche, che attraversano Pegli e Sestri.

A questo vorrei farmi portavoce di una proposta che è un po' uscita nel confronto con il Comitato e che coglie l'occasione di uno spunto che è stato riferito oggi, cioè esiste già su istanza di società Autostrade, un Tavolo tecnico permanente sugli aspetti tecnici che vede coinvolti i professionisti e l'università. Questo è quello che... ho capito bene. Allora, io riprendendo le parole dell'Assessore Campora, la volta scorsa, che era quello di un coinvolgimento anche dei tecnici del Comune e quindi della Direzione Ambiente del Comune, chiederei, in via proprio ufficiale, una istituzione un allargamento di questo Tavolo tecnico, prima di tutto agli Enti istituzionali quindi alla Direzione Ambiente, in maniera tale che possa verificare e dare il suo contributo anche tecnico, visto che è l'Ente più rappresentativo sul territorio, alle problematiche sul campo della cittadinanza. In secondo luogo, la partecipazione, consentitemi, magari, di un tecnico da parte del Comitato che possa, per quanto possibile, interfacciarsi e quindi aiutare a portare quelle che sono le problematiche, il disagio che molte persone che si sono rivolte a noi, manifestano. Abbiamo sentito prima il Vicepresidente, che adesso è uscito, del Municipio Polcevera, che rappresentava, diciamo così, delle difficoltà su questo cantiere finito. Sicuramente sarà in fase di collaudo, ci sarà, credo, un coinvolgimento di Arpal come soggetto terzo per verificare l'impatto acustico di questo intervento. Credo che un maggiore coinvolgimento, anche del Comitato, che si impegna, per così dire, a far diffondere il più possibile tra i cittadini questa necessità di partecipazione, possa aiutare Società Autostrade da una parte e anche gli Enti locali a un percorso partecipato, che mi sembra, nelle parole dell'ingegner Sapiro, sia una dei punti di forza di questo percorso che ha portato avanti. E qui richiamo l'attenzione alle Istituzioni, alla Convenzione di Aarhus, che è stata sottoscritta dal nostro paese e che impone la partecipazione non tanto degli Enti politici ma quanto dei cittadini

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

alle scelte in materia ambientale. Allora, visto che questa partecipazione è prevista da una Convenzione ratificata dal nostro paese, potrebbe essere l'occasione per permettere una partecipazione diretta del Comitato, dei Comitati che si formeranno eventualmente in singole zone locali, ma che cercheremo, per quanto possibile, di coordinare a questo percorso, in maniera tale da, se è possibile, cercare di raggiungere, come diceva anche il Vicepresidente prima nel Municipio, il prima possibile, nel miglior modo possibile, che credo sia un interesse di tutti, il termine di queste lavorazioni. Comprendo le difficoltà, non le nascondo, non sono ingegnere, quindi non mi permetto di darvi suggerimenti tecnici. Dal punto di vista vi rappresento nuovamente il disagio di queste persone e quindi di sprono a fare tutto il possibile perché questi 18 mesi di progettazione, da voi esposti nella prima parte, siano veramente il più concentrati possibili e che queste fasi di indagine per ancora questi sette chilometri che mancano, siano compiute veramente nel minor tempo possibile. Su questo, se il coinvolgimento della Direzione Ambiente, che è rappresentata dall'Assessore Campora e dal direttore, che ringrazio, può essere utile, per noi come Comitato sarebbe veramente un'apertura che ci consente di dare delle risposte ai cittadini, che è quello che più ci preme, tempi certi e sicurezza. Poi, un giorno, parleremo di indennizzi, eccetera, ma oggi dobbiamo dare come risposta le barriere che funzionino e che arrivino nel minor tempo possibile. Quindi, piuttosto, cercate di fare qualche cantiere in più, so che hanno dei costi, a Genova sono state fatte cose, con Società Autostrade, di grande impatto, quindi non vi voglio insegnare niente, ma vorrei che si arrivasse nel più breve tempo possibile alla soluzione. Grazie.

VILLA Claudio - Vicepresidente

Direi, se siete d'accordo, le signore volevano aggiungere qualcosa rispetto a quello detto, visto che siete qui presenti? Se siete d'accordo allora iniziamo con gli interventi dei Consiglieri. Mi sembra che vi stiate appuntando, giustamente tutto e, se ritenete, alla fine degli interventi diamo le risposte. Poi daremo la parola al dottor Prandi e chiuderà l'Assessore Campora. Grazie. La parola alla Consigliera Lodi.

LODI Cristina – Partito Democratico

Grazie, Presidente. Intanto ringrazio e ringrazio del materiale, che è molto dettagliato, finalmente, perché poi sembra essere, purtroppo, quando si è in opposizione si è anche vissuti sempre un po' faticosamente. Però, francamente, avrei preferito che fosse il Comune stesso a pretenderlo qualche annetto fa qualcosa di più preciso. Devo dire che seguo molti verbali degli incontri fatti tra Regione, che mi pare sia assente oggi. ARPAL mi dicono che c'è stato un problema di recepimento mail, ma sono sempre disponibili, queste riunioni che fate, a livello regionale per concordare i cantieri, trovo che sono sempre molto legati anche al tema delle barriere, perché ovviamente voi ponete uno dei cantieri maggiori, questo, non trovo mai una interlocuzione né regionale né comunale che distingua sempre la tipologia di cantiere e che quindi in tutela dica che il cronoprogramma non va bene. Questo lo dico non a voi ma ovviamente lo dico alla parte politica, perché se da una parte c'è un Ente che fa il suo percorso, se la parte politica che governa la regione e la città non fa presente che esistono migliaia di cittadini che dal 2019 vivono in una situazione inaccettabile dal punto di vista della salute, inaccettabile dal punto di vista della vivibilità, inaccettabile dal punto di vista che si vedono precipitare i valori delle case che magari hanno appena comprato, inaccettabile sotto tutti i profili, capisco che uno poi, faccio i suoi ragionamenti, seguendo i suoi ritmi con calma. Quindi io credo che la prima parte mancante sia stata la politica di governo di questa città e di questa regione, che richiama ancora una volta, parlo all'Assessore Campora che tra l'altro è lo stesso Assessore nei cinque anni precedenti, perché credo che questo cronoprogramma sia

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

profondamente inaccettabile. Lo dico perché l'avvocato ovviamente tutela e rappresenta l'associazione e deve con voi costruire un percorso, però dal punto di vista politico lo trovo inaccettabile perché noi abbiamo fatto Commissioni anche via *call*, me le ricordo, a distanza, dove dicevamo che questi tempi erano inaccettabili. Quando si dicono “inaccettabili” vengono contestualizzate all'interno di una questione che i cittadini sono tornati a ripagare, grazie a un accordo Ministero - Regione - Comune che riporta i cittadini a ripagare il pedaggio. Quindi io – come dire? – mi sarei aspettata dalla politica tutta, compreso il Ministero, guardate, non c'è problema, io non voglio dire che chi non... cioè al Ministero c'eravamo tutti, perché a un certo punto al Governo c'eravamo pure tutti, però è anche vero che il Ministero è là, qua ci sono degli amministratori che avrebbero dovuto dire “No! Assolutamente no!”. Noi riteniamo che chi vive questo disagio, come minimo non deve pagare il pedaggio, come minimo, e come massimo deve pretendere un'attenzione, una priorità e un'attenzione a livello di barriera. Anche perché è vero che c'è stato tutto il tema della Procura, le indagini e su questo ne abbiamo già parlato molto la volta scorsa, i tempi erano dati molto dalla Magistratura però è anche vero che la politica non ha mai detto che questa cosa doveva avere una priorità in termini forti, in termini anche un po' di richiamo a chi è dietro. Anche perché io mi ricordo che si è spesso parlato del diritto alla salute. ARPAL oggi non c'è, si è parlato proprio poco di rilevazioni perché l'avevamo già detto, ma non c'è ovviamente una rilevazione che non dà valori sopra i 70/75, fatti tutti da ARPAL, regolari su tutto il territorio. Quindi è chiaro, è ovvio che uno dice “certo, perché sennò non avremmo fatto le barriere”. È vero. Ma la domanda banale, in un paese normale è: un cittadino che per quattro, cinque anni è soggetto a questo tipo di inquinamento acustico, ha diritto a qualcosa oltre al fatto che tutti lavorino perché il più velocemente possibile si possono reinserire le barriere? È stata fatta una valutazione, questo ci eravamo detti, di dare priorità ai luoghi di massima densità? Mi pare di sì, ma questa è una domanda che faccio, cioè, state dando priorità a dove i cittadini vivono, perché le barriere sappiamo che sono state rimosse in molte altre parti. Quindi il tema centrale di questa questione, che diventa una questione, secondo me, anche un po' morale, è come se a seguito della gravissima tragedia del Ponte Morandi, questa situazione drammatica di vita, di migliaia di cittadini, non sia nell'agenda di nessuno, se non – come dire? – “vabbè ma ci vogliono i tempi, vabbè ma c'è il cantiere”. Io penso che non solo sia inaccettabile politicamente, cioè io vi chiedo davvero di non solo accelerare, anche se conto poco ma per fortuna ora le persone si sono organizzate attraverso un'associazione rappresentativa, quindi ci saranno, spero, davvero i Tavoli chiesti, il Tavolo chiesto. Spero che a Roma venga aperta un discorso di conciliazione e di rapporto con Autostrade prima di, perché poi a nessuno piace fare processi, perché se iniziamo a parlare di indennizzi da una parte uno dice “Ah, vabbè, allora, questi vogliono gli indennizzi”. Cioè queste persone vogliono tornare a vivere, perché avere questa sollecitazione tutto il giorno non è vivere. Tra l'altro i segnali successivi a quanto è stato fatto non danno assolutamente idea che ci sia consapevolezza di questo. Ci sono battaglie in questa città che partono anche un po' dal cuore, davvero, dico, penso, sento e oggi lo voglio dire così, perché poi tecnicamente si potrebbero dire mille altre cose, ma dico che è inaccettabile che in questa città non ci sia ogni giorno qualcuno che governa questa città, che dica “noi ci siamo, accelerate” – “Noi ci siamo, non va bene”. Cioè io vorrei che l'Assessore Campora oggi dicesse ad Autostrade: “Questo cronoprogramma non è accettabile”, perché voi avete cominciato un discorso che sembra che iniziamo oggi a fare un ragionamento. È dal 2020, tra l'altro ringrazio davvero i cittadini, Elisabetta Nasuti che è collegata, che aveva fatto questo gruppo su Facebook, disperata e ha raggiunto e raggruppato persone per bene, che tra l'altro non hanno nemmeno, cioè hanno aspettato, anche perché consapevoli che intorno a loro c'era una tragedia molto più grande e quindi... ma loro sono vittime di quella tragedia, anche loro sono vittime di quella tragedia, loro non lo dicono perché non vogliono entrare in questo dibattito, ma è possibile che la politica, almeno chiedessero ad Autostrade non solo di accelerare e di muoversi, appena finito il tema Procura, ma almeno, per esempio, governate il



COMUNE DI GENOVA

processo di reinstallazione, i materiali con cui vengono reinstallate. Noi siamo andati, cioè i rumori dove sono stati installati si sentono e non sono come quelli di prima. Ma chi controlla questa cosa? L'avevamo già detto. Abbiamo segnalato tramite i cittadini che mancava un pezzo di una roba, allora, ma chi controlla? Ma siamo non dico in un paese del terzo mondo perché al terzo mondo, mi insegna mia figlia, che sono molto più organizzati nel rispetto della comunità. Ma è possibile che nessuno controlli e dica che quelle barriere, forse, non vanno bene? Vi siete chiesti qual è il passaggio successivo alle prossime? Spero non siano così, perché noi abbiamo, hanno gli audio di prima, durante e dopo e allora bisogna andare in Tribunale a dimostrare che questi cittadini, coi soldi loro, si troveranno delle barriere che faranno loro fare una vita impossibile? Perché poi il paradosso è che non basta nemmeno essere sicuri che quelle barriere ci siano. Dobbiamo andare in Tribunale, devono andare in Tribunale, spendere soldi, quelle barriere sono fatte coi soldi loro, a cui voi chiedete ancora il pedaggio in più. Io trovo questa cosa non solo inaccettabile, improponibile, in un paese democratico. Allora, rimettendo in fila, io chiedo all'Assessore: Assessore proviamo a prendere una posizione un po' più forte, che credo che tutto il Consiglio, a tutela di questi, perché questi tempi sono di nuovo inaccettabili, noi abbiamo 7 chilometri di persone, molte delle quali sono qua e molte collegate, perché sono molte collegate, a cui dobbiamo dire che siamo in fase progettuale dal 2019. Assessore, io guardo lei, perché ovviamente Autostrade risponde anche. Spero, chiedo che queste Commissioni servano ad alzare un po' il livello della contrattualità, a dare uno spazio formale di contrattazione vera ai cittadini che sono rappresentati da un'associazione che ha seguito anche tutto il tema del crollo e poi, guardate, anche a valutare i danni che questa gente ha avuto, perché lì ha avuti e quei danni lì che hanno avuto nessuno glieli riparerà. Danni economici, danni di vita, perché la quantificazione del danno che una persona ha avuto, soggetta a quel tipo di emissione acustica, per 4 anni, chi la valuta? In nome di cosa? Allora, chiudo dicendo che, spero, che queste Commissioni si possono fare più favorevolmente anche ad aggiornamento, ma soprattutto mi auspico che questo aspetto formale parta velocemente, non tra sei mesi, perché se non tra sei mesi siamo qua a parlare dei nuovi progetti che verranno fatti. Grazie.

VILLA Claudio - Vicepresidente

Scusate, ricordo, ha fatto bene la Consigliera Lodi, era stata invitata anche la Regione Liguria, chiaramente, che non è presente. Scusi, ASPI, ma ARPAL, come ha già detto lei, per motivi diversi non ha potuto partecipare. Do la parola al Consigliere Crucioi.

CRUCIOLI Mattia - Uniti per la Costituzione

Grazie, Presidente. Ho ascoltato, con particolare attenzione ho ascoltato la questione del cronoprogramma, mi chiedo però che fiducia e che valore possiamo noi riporre in queste promesse di inizio e fine lavori. Lo dico perché l'esigenza di cui stiamo parlando nasce quantomeno dal 2019 e sono già stati presentati nel corso degli anni diversi cronoprogrammi. Io ne ho qui davanti uno che è stato presentato a Roma, a gennaio 2021, quindi già non era il primo, perché, ripeto, dal 2019 al 2021 c'erano già state delle altre indicazioni, ma prendiamo questo del gennaio 2021. In riferimento agli interventi che devono essere fatti sulla A 7 si diceva che l'inizio dei lavori sarebbe partito nel giugno 2021 e sarebbero terminati a fine 2024. Oggi venite qui e gli stessi tipi di lavori invece vanno a finire nel 2025, quindi mi chiedo: può essere che tra un po', magari tra un anno, ci sarà un altro cronoprogramma che sposta ancora avanti questa data di inizio e di fine lavori, perché nei fatti noi vediamo soltanto che l'unico cantiere terminato, l'unica opera terminata è quella del viadotto Torbella, con però dei risultati non soddisfacenti, perché mi viene segnalato che l'unico lavoro concluso, appunto in A 7, è stato concluso male. Non è stato terminato in altezza, in alcuni punti e comunque la riduzione del



COMUNE DI GENOVA

rumore non sarebbe soddisfacente, non sarebbe uguale a quella delle barriere che c'erano prima. Comunque, anche a voler ammettere – come dire? – che i cittadini possano riporre fiducia, finalmente, in questo cronoprogramma, però mi chiedo, perché è chiarissimo che le difficoltà ci sono – okay? – però che cosa è stato fatto fino ad oggi? Cioè voi dite la progettazione, tutta la fase prodromica alla cantierizzazione dura 17 mesi. Quella, almeno una parte di quella, almeno la parte di indagine, di istruttoria sulle opere esistenti, può essere fatta senza, a parte la verifica, ma senza degli impatti sul traffico. Perché quella non è già stata fatta? Io vedo qui che voi dovete cominciare la progettazione, a apre l'opera cantierizzata in A 7, a Bolzaneto, però per il resto sono praticamente tutte opere di progettazione da iniziarsi. Allora mi chiedo: ma che cosa è stato fatto dal 2019 ad oggi, come mai questi ritardi? Perché sono ritardi che vanno a impattare, perché, vedete, se il problema fosse di qualche cittadino sarebbe un problema privatistico, sarebbe un problema tra questo cittadino e Autostrade. Ma siccome qui il problema riguarda migliaia di persone, diventa un problema politico e quindi io devo rilevare, da un lato, una inadempienza da parte di Autostrade perché, ripeto, l'esigenza nasce nel 2019, siamo nel 2023 e vi ci venite a dire che in alcune di queste parti la progettazione deve ancora cominciare e quindi chiaramente ci sono dei ritardi, certificati dai cronoprogrammi che erano già stati presentati precedentemente e che sono risultati ampiamente inattesi. Ma dall'altra parte c'è una responsabilità politica del Comune che io trovo remissivo nei confronti di Autostrade, ma lo vediamo in tutto. In questo caso lo vediamo per le barriere fonoassorbenti, l'abbiamo visto ieri per la questione dei risarcimenti per il crollo del Ponte Morandi e lo vediamo anche per i contini... guardate ieri i disservizi che ci sono stati, Sono partito da Albenga alle 6, sono arrivato a Genova alle 11.30, Apro il giornale stamattina e vedo che Autostrade dice che nella coda che c'è stata ad Arenzano, 4 ore di coda, ieri sera, vedo che c'è scritto "Autostrade ha messo a disposizione delle persone in coda del personale che portava assistenza". Falso! Non c'erano, non c'erano! C'erano gli Autogrill presi d'assalto, c'era la gente ferma in coda per ore, ore e ore, senza nessuna assistenza. Allora io mi chiedo: quale fiducia i cittadini possono riporre nelle cose che ci dite voi? Poi, per carità, voi siete coloro che poi si prendono i nostri strali, però io mi riferisco alla Società, che evidentemente per i genovesi significa una società che non mantiene le promesse, che è foriera di danni e mi riferisco alla parte politica perché dovrebbe fare qualcosa, dovrebbe chiedere il risarcimento dei danni, che non ho chiesto ieri, ho chiesto in maniera insufficiente per la questione del crollo del ponte, che non vi sta chiedendo per i danni che tutti i cittadini, tutti i cittadini stanno sopportando per i continui disservizi sulle infrastrutture genovesi e più in generali liguri e non vi chiede per quanto riguarda la mancata realizzazione, in maniera tempestiva ed esaustiva delle barriere fonoassorbenti. Quindi, ripeto: quali garanzie noi possiamo chiedervi? Perché queste sono chiacchiere, sono tempi che voi prevedete ma, che, ripeto, già in passato avete disatteso. Allora il singolo cittadino ha il rimedio giudiziale, perché fino adesso, senza l'intervento di un Giudice, evidentemente, non è arrivato nulla. Ma il Comune avrebbe ben altre leve, avrebbe la possibilità di chiedere conto di tutto quello che non è stato fatto o è stato fatto male e poi, semmai, farsi promotore, anche eventualmente nelle sedi giudiziali, proprio in rappresentanza di un'intera collettività. Questo dovrebbe essere quello che fa un Ente che rappresenta i cittadini, perché di fronte a una forza come quella di Autostrade, il singolo cittadino o anche un Comitato rischia di non avere possibilità paritetiche. Allora l'Ente locale dovrebbe supplire e dovrebbe farsi garante perché questo non accada mai più. Grazie.

VILLA Claudio - Vicepresidente

Grazie. La parola alla Consigliera Ghio, se non sbaglio. No, Bruzzone Rita. Grazie.



COMUNE DI GENOVA
BRUZZONE Rita – Partito Democratico

Grazie, È un dispiacere per lei confonderla con me. Ringrazio tutti per la presenza, mi dispiace non ci sia ARPAL e ASL non abbia detto nulla, perché qualcosa, forse, ci sarebbe da dire. Ringrazio per la esaustiva e chiara presentazione che ci è stata fatta. Ma al di là di questo io concordo perfettamente con i miei colleghi che mi hanno preceduto, perché credo che i cittadini, i Comitati che stanno seduti là sopra e quelli che ci stanno ascoltando da casa, forse si sarebbero aspettati, oltre a questa splendida presentazione, anche delle risposte decisamente più vicine a loro. Mi riferisco a quello che stava dicendo prima il collega Crucioli, io vivo nel Municipio VII Ponente, io sono prigioniera, come molte delle persone che sono sedute qua, di una situazione gravissima che si protrae dal 2018, perché per noi il crollo del Ponte Morandi, per la tragedia immane che ha rappresentato, ha significato “non uscire più da una situazione che è drammatica”. Io questa mattina sono arrivata in ritardo perché vi sfido a partire da Voltri e ad arrivare a Genova Ovest. Questo perché? È vero abbiamo un’orografia che è quella che è, abbiamo due corsie, abbiamo un traffico di mezzi pesanti drammatico, per cui in realtà camminiamo su una corsia sola, oltre al fatto che ci sono dei cantieri che ci stanno distruggendo. Non usciamo più di casa, perché le situazioni come quelle di ieri, poi andiamo al Festival di Sanremo a portare le filigrane, bisognerebbe chiedersi, e questa ovviamente è una polemica politica che non faccio a voi, bisognerebbe domandarsi quanto ci ha messo da Sanremo ad arrivare a Voltri e a Genova Ovest, perché, signori, questa è una situazione che è drammatica, prima di tutto per la sicurezza dei guidatori e dei cittadini e di che cosa respirano le persone che stanno sedute là sopra. Perché non si tratta solo di barriere antirumore che sono necessarie, se c'erano, anzi, noi come Municipio chiedemmo proprio che ci fosse un aumento di queste barriere. A un certo momento, con l'Amministrazione precedente, ma questa cosa credo la ricordi, perché l'ho già detto la volta scorsa, avevamo addirittura chiesto delle barriere provvisorie sul viadotto San Pietro, però ci sono i problemi su questo viadotto che non era possibile farlo. Quindi, signori, ci avete tolto la gratuità, perché qualcuno che non è seduto lì stamattina si è giocato qualcos'altro su un casello che chissà quando vedremo e su un tunnel sub portuale, quindi abbiamo anche la doppia beffa, perché noi non solo stiamo 4/5 ore in autostrada, c'è la paghiamo anche quell'autostrada lì, che era qualcosa che era dovuta ai cittadini, era qualcosa di dovuto, perché noi stiamo vivendo una situazione che è oltre l'umana comprensione. Quello che chiedo, in maniera accorata, come hanno già chiesto: per favore velocizzate queste calendarizzazioni. Guardate che per noi vivere con il rumore di giorno e di notte non cambia molto, perché se uno una prospettiva ce l'ha, di vedere finalmente queste barriere e di togliere questi cantieri, vi assicuro che sono cinque anni che queste persone, come me, vivono questa situazione. Noi abbiamo sicuramente la tratta più complicata d'Italia e non c'è solo quella a Genova, purtroppo, però questo è il nostro territorio, siamo antropizzati, hanno costruito negli anni '50, '60, '70. Io le ricordo le mine per fare le gallerie nei tratti sotto Crevari, vivo lì, abbiamo tremato tutti, ma era necessario farlo. Però questo non ci deve colpevolizzare a vivere una situazione allucinante, perché, signori, Morandi è stato drammatico, sono morte delle persone, ci siamo passati tutti, lo sapete, l'avete detto, lo sapete perché passiamo sempre da lì, perché siamo prigionieri, non abbiamo altra via. Potevamo esserci ciascuno di noi lì sopra, però questo non può significare che noi paghiamo per questa roba per altri 5 anni, 6 anni? La volta scorsa ho chiesto se qualcuno ha mai fatto un'analisi oltre che del rumore di che cosa respiriamo, perché stare quattro ore coi motori accesi, con le persone che vivono lì, immaginate che cosa stanno respirando? Abbiamo il porto davanti e non parliamo di che cosa respiriamo dell'inquinamento delle navi. Apriranno i cantieri della Gronda. Bene. Sapete che cosa significa per noi? Un ulteriore disastro, per quanto riguarda la vivibilità delle persone, io non sto parlando di scelte, di fare o non fare la Gronda, però non è possibile che in questa città ci siano porzioni che vivono, io parlo del Municipio VII che peraltro, con grande piacere, noto che anche per questa volta non è presente, perché interloquite direttamente con Barbazza ma agli altri non arrivano mai notizie. Io ho notizie di che cosa accadeva prima perché c'ero e, anche lì, come mai

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

non è presente, non c'è nessun rappresentante? È grave questo, perché lì sopra ci sono anche i cittadini del Municipio VII. Quindi io vi chiedo, capisco siete dei tecnici, vi sentite dire qualsiasi cosa, il crollo del Ponte ha determinato per Genova una frattura abbastanza insanabile con Società Autostrade, è il momento, forse, che Società Autostrade la dia questa risposta, visto che pensiamo ai tunnel sub portuali prima che alle barriere antirumore e alla salute dei cittadini. Grazie.

VILLA Claudio - Vicepresidente

Grazie. Consigliere Pilloni.

PILLONI Valter – Vince Genova

Grazie, Presidente. Un saluto agli auditi, al nostro Assessore e a tutti i Consiglieri che oggi sono qua a cercare di comprendere bene come stanno le cose rispetto a questo grande problema che soprattutto, come diceva la Consigliera Bruzzone, a Ponente è molto forte. Sono del Municipio Medio Ponente e anch'io sono un po' ostaggio dell'autostrada, quando mi muovo so per certo quando parto e non ho altrettante certezze di quando arriverò a destinazione. Tuttavia un po' di chiarezza stiamo cercando di farla, è questo un po' il compito delle Commissioni, cioè incontrarci, mettere sul Tavolo quelle che sono le ipotesi, le soluzioni, le idee per cercare di uscire da questo *cul-de-sac*, come dicono i francesi, perché effettivamente, vi dico io, sapendo alcuni amici che quest'oggi avrei trattato questo argomento mi hanno chiamato molte persone per mettere in evidenza che effettivamente stanno vivendo una situazione veramente drammatica, sia dal punto di vista del rumore che quello dello smog, delle polveri che si ritrovano sui davanzali di casa tutti i giorni e quindi questo non toglie il fatto che queste stesse polveri finiscano nei loro polmoni. C'è un problema anche di salute molto cogente, credo che veramente la parola d'ordine dovrebbe essere "accelerare", accelerare i lavori il più possibile. Siamo riusciti a fare il ponte San Giorgio in due anni, voglio dire, mettere le barriere non credo che sia altrettanto complicato, non lo so, giustamente voi siete tecnici, sapete bene le tempistiche e le dinamiche con cui queste barriere fonoassorbenti andranno posizionate. Tuttavia se c'è uno spazio per migliorare, per accelerare questo posizionamento, va perseguito. Comunque, a beneficio del pubblico e di chi ci ascolta, dei Comitati e rappresentanti è bene anche chiarire che il lavoro dell'Amministrazione su questo caso specifico può essere solo attivato all'interno di una sfera d'azione ben definita e limitata, seppur politicamente rilevante. In altre parole, noi esercitiamo una pressione continua, incalzante, verso ASPI e continueremo a farlo sino alla conclusione dell'opera. È proprio in quest'ottica che io oggi proporrei una Commissione di monitoraggio trimestrale per verificare il rispetto dei tempi. Questo potrebbe essere un po' di grande aiuto per i Comitati, per i cittadini e anche per la stessa ASPI, che si vedrebbe un po' incalzare nella sua attività. Un'altra cosa ci tenevo a dire, perché mi è stata un po' richiesta, appunto, da queste persone che mi hanno chiamato, mi pare che sia stato toccato anche dal Consigliere Crucoli. La refusione del danno, cioè qui è evidente che questi cittadini stanno subendo e continueranno a subire un danno biologico e anche materiale. Materiale perché il deprezzamento delle loro abitazioni è un fatto ineluttabile. Volevo chiedere all'avvocato Cesareo, se questo Tavolo di conciliazione, volendo usare questo bellissimo termine, è già attivo, è una proposta che è stata fatta, ci si può allineare, iscriverne, pur non essendo dei Comitati, perché so che i Comitati sono ben organizzati e si sono già rivolti a lei, meritoriamente, però anche persone che magari non fanno parte dei Comitati. Ecco, questa è un po' la situazione. Vorrei chiudere ricordando che quello del rumore, oltre a quello delle polveri, quello delle polveri è un problema devastante, ma quello del rumore, che parrebbe un problema di secondo livello, è in realtà un problema molto serio, perché anche l'Organizzazione Mondiale della Sanità ci ricorda che al di sopra di un certo valore di decibel arrivano tutta una serie di conseguenze, di disturbi legati al sonno, fino ad arrivare a problemi cardiaci. Quindi è difficile quantificare, l'avvocato lo sa, il rischio, perché i danni vanno dimostrati

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

in sede di giudizio, però abbiamo già una letteratura molto ampia che sottolinea il fatto che convivere per lungo tempo con questa situazione porta oggettivamente dei problemi. Allora, in conclusione, perché poi c'è poco da dire oggettivamente, un appello che mi sento di fare, cioè dobbiamo uscire da questa situazione, da quella del traffico, da questi cantieri eterni che ci obbligano, ci condizionano addirittura nella nostra vita. Io ho amici che hanno residenza fuori Genova e non si muovono più, decidono di restare in casa. Alla domenica si spostano di 2 chilometri dalla loro abitazione, proprio perché questi 12/13 chilometri, 15 chilometri di coda, che si creano durante il weekend, scoraggiano le attività e quindi questo è un altro danno che viene portato alla città e ai cittadini. Mi fermo qua, spero di avere inserito qualche elemento di suggestione all'interno della discussione, poi attendo risposte. Grazie.

Assume la presidenza il Consigliere Viscogliosi Arianna.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei, Commissario. Commissario De Benedictis, grazie.

DE BENEDECTIS Francesco - Fratelli d'Italia Giorgia Meloni per Bucci

Grazie, Presidente. Intanto vi ringrazio per la presentazione che avete fatto, una presentazione che definisco bucolica e lontanissima dalla realtà nella quale noi viviamo. Il problema è: voi siete stati mandati qua dalla Società Autostrade, molti di voi, alcuni di voi saranno romani, sarete arrivati con l'aereo tranquillamente, avete preso la macchinetta se non avete alloggiato lì vicino all'aeroporto e quindi per voi il problema non esiste. Forse voi conoscete, anzi, sicuramente conoscerete bene il raccordo anulare di Roma ma rispetto a Genova, lo posso anche dire, si fanno un affare sotto le ascelle. Noi diciamo "pipa" in genovese, ma è un termine che magari nel caso riparlare. Noi qua, a Genova, siamo isolati dal mondo, dal mondo! In voi non crede nessuno come Società Autostrade, questo è il problema. Non è colpa vostra, di voi personaggi qua, ma la vostra Società. non so chi c'è in capo a tutto, non gode nessuna fiducia. L'amico Mattia ha messo quattro ore e mezza, cinque, i miei amici ci hanno messo cinque e mezzo, hai avuto del culo ieri a fare mezz'ora di meno, capito? Non si può tutte le volte perdere delle giornate intere di salute dal Ponente ad arrivare a Genova e tutto quello che noi scarichiamo, le nostre auto scaricano, vanno a finire a quei signori che sono lassù, che abitano in Via Sibona e strade limitrofe, dove quattro anni fa gli avete tolto i pannelli dicendo che nel 2021 glieli avreste rimessi. Balle! Non avete rimesso nulla, se invece sto dicendo una balla me lo dite subito dopo. A me risulta che non avete messo nulla, io ho delle foto di amici che abitano in quelle zone, dove ogni giorno fanno un po' di fuliggine e se la mettono da parte, si possono costruire magari un altro ponte con tutto quello che fa. Quindi io vi dico, quando voi tornerete dai vostri capi a Roma, queste cose diteglieste, che qua i nostri connazionali, i nostri cittadini, i nostri liguri non hanno più voglia. Ora, le nostre colleghe parlavano dei fiori, benissimo, anch'io avrei portato i fiori, ma chissà quali fiori e dove. Voglio dire, ragazzi, la realtà è molto, molto dura. Io, per il mio lavoro o per hobby, ogni 15 giorni devo andare a Ponente che sia Taggia, che sia Ventimiglia, che sia Imperia, e ogni volta che torno a casa con il pullman ci metto dalle 4 alle 5 ore e, come ha detto Mattia, nessuno ha visto qualcuno che viene a portare la bottiglietta d'acqua, forse d'estate, ma non adesso. Rimaniamo imbottigliati, poi, improvvisamente, quando si arriva dopo Voltri tutto a posto, ma fino a quel momento no. Quindi uno sa di dover andare là per lavoro, va anche per hobby, io ho anche la famiglia di mio figlio che abita in quella zona, non ci sto andando perché è un casino ogni volta.

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

Mio figlio deve venire mercoledì a Genova, ieri mi ha detto: “Pa’, a che ora devo partire?”. Va bene? Cosa gli dico? Spera in Dio. Ma non si può vivere così. Qualcosa voi dovete fare alla svelta, spero che qualcuno che ha promesso che entro 15 giorni la situazione verrà non dico regolarizzata o normalizzata ma almeno attenuata un pochettino, spero che sia vero. Però a tutte quelle persone che continuano a respirare fumi creati anche per colpa vostra, per colpa vostra, chi li risarcisce? In che modo? Questo è il problema. Vi dico a nome di tutti i genovesi, di tutti i liguri, mettetevi la mano sulla coscienza, ma fate qualcosa. Quando domani tornate a casa con l'aereo, stasera, diteglielo a quelli là che stanno a Roma, che qua non ne possiamo più. Ma non si tratta di politica, rossi, verdi, bianchi o blu, no! Si tratta proprio di persone umane che non ce la fanno più. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Commissario Villa.

VILLA Claudio – Partito Democratico

Grazie. Non voglio tediare il pubblico né tantomeno gli auditi. Le ricordo, Consigliere De Benedictis, che lei fa parte di quella maggioranza che governa questa regione da dieci anni (fuori microfono) non voglio entrare nella polemica. E no e no e no! Perché bisogna essere chiari nei confronti anche dei cittadini, lei è di quella maggioranza e di quel partito che in questo comune governa da sei anni, dovevate farvi parte attiva prima, non dire che lei e suo figlio “bla bla bla bla”. Siamo davanti anche a un cospetto di rilievo nazionale, le auguro davvero di rimanere nel caso. Sanno i miei colleghi Consiglieri che mai faccio polemica, ma che lei mi venga a dire queste cose, veramente mi sorprende. È anche anziano come me, quindi probabilmente era il caso di essere sinceri e molto chiari, anche nei confronti dei cittadini.

Ma al di là del fatto, come ha già detto la mia collega, Consigliera Lodi, tutto nasce dal 2018 in poi e ci sorprende molto anche in questo caso e non solo per le persone qui presenti, che si rimetta in moto quel programma o cronoprogramma, come voi lo chiamate e sembra che oggi sia il primo giorno dall'inizio del quale parliamo di queste cose. Lo abbiamo già fatto nel 2019, l'abbiamo fatto nel 2020, i cittadini che sono qui presenti, ma non solo loro, ci facevano presenti i disagi di tipo ambientale, morale. Mi dispiace oggi che non sia presente ARPAL che avrebbe potuto dirci qualcosa in più di quel qualcosa che giustamente questi cittadini hanno diritto di fare presente, che vivono ormai da quattro anni, da tre anni e mezzo, eccetera. Ci sembrava strano che dal momento che una cosa si sostituisce o si smonta, in un mondo normale si dovrebbe rimontare. Credo, altrettanto, che sembrerebbe strano che oggi non abbiamo ancora compreso, al di là dei 17 mesi di progettazione che ci sono stati illustrati, in un cronoprogramma assolutamente di tipo tecnico e ben fatto, di capire quando iniziano i lavori e quando finiranno, comprendendo i 17 mesi di progettazione e poi quelli della realizzazione. Siamo qui per capire in maniera molto semplice quali sono e quali potrebbero essere i disagi, ma anche il tipo di rimborso, che sia morale, che sia economico, che sia materiale e propongo, come ho già fatto l'altra volta, un'esperienza che abbiamo fatto insieme ai cittadini della Val Bisagno, che è quella PRIS, che è un'altra forma, probabilmente, di sistema, per riconoscere dei disagi ai cittadini che in quel momento abitano nelle zone circostanti. Siamo in un'area di cantiere, non so se questo è possibile, lo ridico, mi sarebbe piaciuto che fosse presente qui la Regione Liguria per capire se anche una procedura di quel genere potrebbe essere applicata a una cosa di questo tipo. Mi dispiace molto che, ripeto, non sia presente anche Regione Liguria, che non è quasi mai presente, Regione Liguria che insieme al comune di Genova è quella che, ormai un po' di anni fa, hanno condiviso e firmato l'accordo per farci ritornare a pagare il pedaggio autostradale da Nervi a Voltri e chiaramente nelle zone limitrofe. È chiaro, non lo sa De Benedictis...



COMUNE DI GENOVA

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

È stata invitata, è sempre invitata Regione Liguria.

VILLA Claudio – Partito Democratico

L'ho detto anch'io, sarebbe bello parlare anche di tutte queste cose, ma oggi invece siamo ancora a chiederci quelle che sono, appunto, le situazioni. Altrettanto è già stato detto, e anche a me risulta, che il primo tratto dove si sono realizzati i lavori di risistemazione dei pannelli, i pannelli stessi non contengono rumore come quelli precedenti, ma altrettanto ci facevano rilevare dei cittadini, che sono anche qui presenti e avrebbero potuto dirlo meglio di me, loro, che lo stesso tipo di materiale delle barriere risulta essere respingente di calore e danneggia le abitazioni circostanti. Quindi capirà anche di che tipo di materiale sono fatte queste nuove installazioni e se davvero ci possa essere un problema di calore respingente nelle abitazioni circostanti. Credo che è da lì che bisogna partire. Allora, in questa città, in questa regione, dove non ci sono soltanto i lustrini che voi fate a Capodanno e che fate durante tutto l'anno, anzi adesso sul Palazzo della Regione ci abbiamo luci tutte le sere, c'è da divertirsi per quelli che fortunatamente abitano in Piazza dei Ferrari, ma non sono solo quelli i cittadini genovesi che abitano in quelle zone, di cui oggi si sta parlando, in quella Genova meravigliosa del cittadino Bucci e del Sindaco primo cittadino Bucci sembrerebbe strano, io lo chiedo ai Consiglieri di maggioranza, nessuno dal 2019 in poi si sia posto il problema di dire: ma quand'è che iniziano a risistemare i pannelli fonoassorbenti? Ringrazio il Consigliere Piloni, che è anche nuovo, inviti la sua maggioranza eventualmente a fare quello che abbiamo fatto noi, dal 2019 in poi chiediamo quel programma che lei sta chiedendo e siamo completamente d'accordo e gliela voteremo, senza un dibattito politico di parti, ma – ahimè – quando si parla di cose credo che non c'è politica, lei diceva. No, c'è la politica invece! Perché la politica c'è quando fa queste cose, io la penso in maniera diversa da lei e difatti sono sempre rimasto da questa parte. Ma al di là del fatto, ecco, io credo, semplicemente, che oggi se ci direte esattamente un po' le date e i tempi certi forse usciremo da qui dentro con qualche ragione in più.

Il Sindaco Bucci, mi dispiace che non sia per l'ennesima volta presente, lo rappresenta bene l'Assessore Campora, è qui presente, ma io credo, come l'ha già detto qualcuno prima di me, che il Comune in questo bellissimo divertimento, che oramai Ocean Race, eccetera, che sia tutta una favola, si siano perse di vista un pochettino queste problematiche che sono di questi cittadini ma di un'intera tratta autostradale e chiaramente di tipo regionale e cittadino, oggi siamo qui a discutere di Genova e invito davvero tutti a farsi parte attiva, compreso noi, perché queste cose si realizzano e non si faccia e non si cada dal cielo dicendo “oggi siamo a riparlare di queste cose”. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Commissario Ceraudo, grazie.

CERAUDO Fabio - Movimento 5 Stelle

Vi ringrazio per gli approfondimenti che sono stati fatti, però io faccio un po' un resoconto di quello che è accaduto tra la scorsa Amministrazione e questa, e non è certo per far polemica, perché poi farò una proposta giusta al Consiglio Comunale, perché da queste Commissioni bisogna uscire con qualcosa ogni tanto, con dei documenti o comunque con dei risultati, perché sennò serve semplicemente a fare un bello sfogatoio e a dimostrare a tutti quanto ne sappiamo. Voglio ricordare a questa Amministrazione, e non per la questione, appunto, a De Benedictis o a Piloni, per la scorsa

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari | tel. 0105572668 - 2815 | Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

Amministrazione, che noi ci abbiamo messo quasi quattro mesi per fare in modo tale che l'Amministrazione si costituisse parte civile nella causa contro il crollo del Ponte Morandi. Ve lo voglio ricordare, quattro mesi, non hanno calendarizzato una mozione, non hanno calendarizzato le nostre interrogazioni, non hanno calendarizzato le nostre interpellanze, su una richiesta legittima da parte della cittadinanza, su una tragedia che ha colpito questa città. Però poi ci siamo visti trasmissioni in cui il Sindaco Bucci, il Governatore Toti, insieme alla AD Castellucci, stavano davanti a un progetto del Ponte, sorridendo, per far ricostruire quel Ponte. Per fortuna un governo che era presente non ha permesso uno scempio di quel genere lì. Quattro mesi, quattro! Voglio ricordare anche il perché quelle barriere sono state smontate, perché erano state montate col Vinavil, okay? Voglio ricordare anche il perché l'AD Castellucci ad oggi è sotto processo, perché aveva chiesto un rimborso allo Stato per opere compensative. Quindi la mia domanda è anche: cosa ha fatto questa maggioranza per tutelare e difendere i cittadini in questo periodo? Cosa ha fatto? Sì, bene. Ha deciso innanzitutto di permettere di levare la gratuità del pedaggio, cosa che logicamente non avrebbe levato le problematiche ai cittadini, naturale, perché lo smog continuava lo stesso, il rumore ci sarebbe stato lo stesso, naturale, però decidiamo di levarla per, giustamente, delle opere compensative che potrebbero essere dei risultati positivi per la città, come tipo il tunnel sub-portuale, anche se ad oggi, come sappiamo, è la terza settimana che presento un'interrogazione, forse, finalmente, questa Amministrazione me ne farà parlare, è stato, per il momento respinto, appunto, dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, perché il progetto, anche se la Regione non sa nulla perché è andata avanti, non è stato approvato. Quindi, ad oggi, il tunnel sub-portuale, con il progetto che è stato mandato a Roma non è approvato. Aspettiamo la questione del casello di Pegli, cosa che aspettiamo ormai da 30 anni, però ci svegliamo come opere compensative e quindi la domanda è: cosa faceva Autostrade in precedenza, nei 30 anni precedenti, quando facevamo uscire dei mezzi pesanti da un casello che non ha le sicurezze, dove, purtroppo, hanno perso la vita anche delle persone, tra cui una persona anziana due anni fa e come risultato? Ah, già, abbiamo messo un semaforo, fantastico!

L'altra parte, invece, che mi fa sorridere, ma non mi dovrebbe far sorridere, anzi mi dovrebbe far piangere è: se la maggioranza oggi prende la parola e io son contento, perché finalmente qualcuno si esprime, quindi tutta la mia gratitudine nei vostri confronti, ma dove sono i Presidenti del Municipio VII Ponente e del Municipio VI Ponente? Dove sono? Io sono uno di quelli che ieri ha fatto la coda, perché la mia compagna e i genitori della mia compagna abitano a Savona, mia madre, che è sola, abita a Millesimo e quindi quando riesco, vado nel fine settimana a trovarli, e mi sono fatto la mia sana e bella coda, che per me non è un problema, la faccio, amen. Il problema rimane delle persone per cui devono respirare con le polveri sottili, devono respirare e devono avere un disagio, perché il disagio parte da Savona, arriva fino a Voltri, perché intasa sia l'autostrada che la statale, perché è bloccata tutta la statale, quindi tutta la gente di Arenzano, Cogoleto, Varazze, Voltri, Vesima si trovano completamente bloccati da un'infrastruttura che dal 2018 non fa quello che dovrebbe fare. Questa è la situazione e durante la scorsa Amministrazione noi abbiamo presentato quella famosa carta straccia, perché ormai le mozioni vengono approvate all'unanimità e tutti le approvano perché sono di alto profilo di integrità e di moralità, che abbiamo presentato, per mettere delle centraline di rilevazione della qualità dell'aria. Io sono stufo, stanco di dirlo, sono qua sei anni che presentiamo queste mozioni, ci sono, vi farò un report di tutte quelle che abbiamo approvato. Quante ne abbiamo messe? Chi si è posto su Autostrade a chiedere, almeno nello stato di emergenza, di fare in modo tale di porre queste tutele per la salute dei cittadini? Niente, nessuno. Allora, bene, ora arrivo alla mia richiesta e provocazione. Presenterò una mozione insieme a tutti quanti, non Fabio Ceraudo Movimento 5 Stelle, la presentiamo tutti insieme, in comune, in cui chiediamo legalmente che Autostrade si prenda delle responsabilità per la tutela e la qualità dell'aria. Che Autostrade si prenda la responsabilità nel caso ci fossero delle problematiche e dei disagi verso la cittadinanza e ci sia una Commissione, un'istruttoria e da parte della Giunta uno studio che permetta di vedere quali danni sono quantificati e che si che si proponga come parte

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

civile nei confronti di Autostrade per l'Italia. D'accordo? Così vediamo un po' chi la vota e chi no o se anche in questo caso ci mettiamo sette mesi a calendarizzarla. D'accordo? Così usciamo con un documento e chiediamo semplicemente quello che è giusto e cioè se ci sono dei danni vengono riconosciuti se non ci sono dei danni, va bene, ci mancherebbe. Ma chi deve tutelare la salute del cittadino, il primo è il Sindaco, che non è il Commissario straordinario di questa città. È il Sindaco! Il primo che deve tutelare la salute del cittadino e qua concludo.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Commissario Gandolfo, grazie.

GANDOLFO Nicholas detto Nicolas - Liguria al Centro - Toti per Bucci

Grazie, Presidente. Ringrazio anche tutti i presenti, gli auditi. Cerchiamo di fare un ragionamento, un ragionamento che però effettivamente deve esserci anche parte politica, nel senso siamo un Consiglio Comunale, le persone qui presenti oggi ovviamente sono qui perché sicuramente c'è una situazione di disagio ma è una situazione di disagio che stiamo avvertendo da anni e da anni che sicuramente abbiamo dei problemi. Che abbiamo dei problemi autostradali lo sappiamo, ma anche da prima del 2018, noi abbiamo problemi in questo discorso di viabilità in regione, anche da Amministrazioni precedenti alla nostra, parliamoci proprio chiaro, perché è abbastanza palese che Genova ha sempre avuto questa problematica, come tutta la Liguria e sotto certi aspetti, ovviamente, ma come tutti i genovesi non si può che dire che siamo stanchi, quello è poco ma sicuro. Specialmente in questi periodi, hanno fatto esempi altri Consiglieri, sicuramente c'è una situazione, quella del Ponente per parlarci chiaro, che è sicuramente estenuante, perché ci sono ore e ore di code. Questo ve lo possiamo riportare qualunque parte politica, è abbastanza palese, quindi quando effettivamente andrete a parlare, potete anche andare a raccontare che c'è una situazione che è estenuante. Ma è anche estenuante, perché, comunque, parliamoci chiaro, anche dalle Amministrazioni precedenti in questa regione non si è fatto altro che sentire "no" a tutto, "no" a ogni tipo di progetto che sicuramente se veniva fatto 20, 30 anni fa, avremmo avuto ad oggi una viabilità migliore per questa città. Parliamoci chiaro, io ho 30 anni, io sono nato e i miei genitori mi raccontavano, quando ero bambino, magari mi raccontavano la favola e la favola anche della Gronda, perché è 30 anni che se ne sente parlare di questa storia, 30 anni che si sente di parlare sicuramente di una viabilità che c'è bisogno per il Ponente, è abbastanza palese e sicuramente 30 anni fa non c'era questo colore politico come Amministrazione. Poi, parliamoci chiaro, anche negli anni precedenti, anche durante queste Amministrazioni, sia regionali che comunali, ci sono stati Ministri, Ministri di fazioni politiche non presenti nella nostra, che parlavano che le code nella regione Liguria erano narrazioni. Io ho sentito parlare di narrazioni. Ma quali narrazioni! Qua abbiamo un problema di code che non sono narrazioni, sono cose concrete e questi Ministri erano della parte politica che qui oggi si fa tutta promotrice, che però, parliamoci chiaro, è la vostra, non è la nostra. Non erano narrazioni, non sono narrazioni, sono problemi, sono problemi seri. Poi, sicuramente io sono d'accordo con il Consigliere Pilloni, calendarizziamo delle Commissioni trimestrali dove sicuramente questa Amministrazione si deve fare parte attiva per risolvere un problema, non si mette in dubbio e portiamo però cose concrete, portiamo cose concrete su quello. Ovviamente qualunque parte politica ve la chiederà chiara, sicuramente tempistiche concrete di risolvere un problema, nel senso non ci deve essere parte politica che io propongo, che io propongo, cioè qui è una cosa abbastanza oggettiva, è una cosa che vogliamo abbastanza tutti, c'è un problema ed è abbastanza chiaro. Ma lo leggiamo tutti i giorni, però, francamente, cerchiamo di risolverlo, e su quello, nel senso chiunque di noi sarà qui sempre presente a rappresentare i genovesi e i cittadini e a cercare di risolvere i problemi. Ringrazio l'Assessore presente che ci darà anche lui delle risposte come Amministrazione, non lo metto in dubbio, che sicuramente viene qua a metterci la parte

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

amministrativa della Giunta, a dire che sicuramente bisogna collaborare, qualunque parte politica, per arrivare a un obiettivo. Però c'è bisogno di voi, c'è bisogno di Autostrade, è abbastanza palese, questo è chiaro, abbiamo un problema, è logico, è visibile, non è una narrazione, è un problema. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei, Commissario. Adesso ancora l'intervento dell'esperta, dottoressa Chiara Ottonello di Uniti per la Costituzione.

OTTONELLO Chiara – Uniti per la Costituzione

Buongiorno. Inizio con il mio inciso sulla A 12, sullo stato della A 12 di ieri sera, ci sono dei cantieri anche lì, non tragici come quelli della A 10 ma per venire da Lavagna ho dovuto fare i monti, ho rinunciato a prendere l'autostrada perché la percorrenza era maggiore, il tempo di percorrenza, era più del doppio rispetto a quello che solitamente è, senza cantiere. Confermo che la situazione continua ad essere veramente insostenibile. Allora, io avrei una domanda abbastanza specifica, che viene dalla mia specifica esperienza del viadotto Bisagno e della quale non ho sentito parlare qui. Non vorrei che poi potesse essere la presa di coscienza in tempi successivi, come è successo, purtroppo, nella nostra esperienza, possa essere poi un motivo per ricominciare a fare le progettazioni e rifare dei cronoprogrammi. Le barriere sui viadotti hanno anche uno scopo di protezione dalla caduta degli oggetti, perché i viadotti a Genova, purtroppo, passano al di sopra di zone altamente antropizzate e alcuni sono molto alti. Vorrei porre una domanda specifica relativa al viadotto Bisagno, alla quale nelle Commissioni e negli incontri tecnici che abbiamo avuto non abbiamo ancora ricevuto risposta e vorremmo averla, che è relativa a quali barriere, a che sistema di protezione si intende mettere al di sopra del viadotto Bisagno per evitare la caduta di oggetti da camion, pezzi di automobile che si possono staccare e quant'altro. Perché è stato evidente che le barriere che c'erano prima che poi sono state tolte, anche noi attualmente siamo senza barriere, dopo vari eventi tragici è stata messa una rete, adesso abbiamo una rete che protegge, vorrei sapere esattamente che barriere verranno messe, quanto saranno alte, se si prevedono delle barriere o se si prevedono dei tunnel e se per tutta la lunghezza del viadotto, perché di fatto tutto quel viadotto passa su una zona trafficata, abitata a parte, giusto, il tratto che passa sopra al torrente Bisagno. Questo è un dettaglio tecnico che nei vari dettagli e nei vari progetti di ristrutturazione che ci sono stati presentati, fatti vedere, non siamo riusciti ad avere. Quando ponevamo la domanda diretta su quali barriere sarebbero state montate, veniva sempre detto "state tranquilli, saranno sufficientemente alte e basta, senza avere dettagli". Eventualmente io so che sui viadotti ci sono dei limiti di altezza delle barriere, per un discorso di vento, però ci sono anche tipi diversi di barriere, potrebbero esserci dei pannelli forati. Questa è la domanda specifica. Poi, ribadisco che il problema dei cronoprogrammi che cambiano e dei progetti che vengono ricominciati daccapo, l'abbiamo vissuto noi *in primis* e confermo, essendo anche in contatto con il Comitato delle barriere antirumore, che questo è già accaduto. Questo non deve accadere, ma questo accade perché? Perché manca il controllo, perché siamo di nuovo al problema che ha causato il crollo del Morandi. Manca il controllo, quindi non essendoci nessuno che obbliga a fare dei progetti che siano completi, a tenere dei tempi che siano ragionevoli rispetto alle situazioni, alla fine, insomma, possono fare un po' quello che vogliono, cambiare idea e nessuno dice niente. Anche qui porto la mia esperienza personale, abbiamo visto cambiare di molto la situazione quando è intervenuto un Ente di controllo esterno nel cantiere del viadotto Bisagno, che sta iniziando ora, alla fine, dopo vari, nefasti, eventi, cadute di oggetti, cantieri che si smontavano, situazioni direi alla soglia del ridicolo, non fossero state delle tragedie sfiorate, alla fine, durante il Tavolo PRIS si è deciso di fare intervenire un Ente certificatore esterno e quindi Autostrade ha preso come consulente Rina. Questo Rina è presente lì

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

durante il cantiere e controlla i progetti, controlla il cantiere, controlla la sicurezza, anche la sicurezza dei lavoratori, insomma Rina fa un po' a 360 gradi un lavoro di certificazione e di controllo. Mi chiedo se in questo caso non possa essere un elemento che il Comune può pretendere, che tutti noi possiamo pretendere, un Ente certificatore, un Ente di controllo che ci dica se questi progetti sono attendibili, se sulle tempistiche non può essere fatto meglio, se queste barriere vengono montate nel modo corretto, perché, appunto, sembra che sul viadotto Torbella in realtà la tenuta del rumore non sia efficace, quindi il controllo, anche qua, va un po' a 360 gradi. Queste sono le mie domande. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei, dottoressa. Cederei adesso la parola all'ingegner Sapio di Autostrade, così cominciamo a dare qualche risposta alle domande che sono emerse. Grazie.

SAPIO Francesco – ASPI

Grazie a tutti. Ho provato a fare una sintesi un po' di tutte quelle che sono state le richieste che sono emerse dai vari interventi e mi sono segnato più o meno 7/8 punti, se magari trascuro qualcosa tornate a chiedere senza problemi e chiedo anche ai miei colleghi di integrarmi se ci dovessero essere aspetti che trascuro. La prima cosa che vorrei dire è che sicuramente nel parlare delle barriere antirumore, ma anche nel parlare dei lavori come quelli sul viadotto Bisagno o di parlare in generale di tutti i lavori di Autostrade per l'Italia, siamo di fronte a un problema che non ha una soluzione semplice. Noi oggi, nella presentazione che vi abbiamo fatto abbiamo cercato di spiegare qual è la complessità che c'è dietro tutti i nostri sforzi. Considerate che il Piano di Autostrade prevede, tra manutenzioni e investimenti, 21 miliardi di euro di investimento in Italia, di cui un terzo sono concentrati in Liguria. Noi negli ultimi quattro anni, questo anche per rispondere un po' alla domanda "cosa abbiamo fatto?", abbiamo speso in Liguria, compreso il 2023 quindi la previsione di quest'anno, oltre un miliardo e mezzo di euro e abbiamo, mediamente, tra persone che si occupano della viabilità, della manutenzione e persone che si occupano degli investimenti di ammodernamento e delle nuove opere, una presenza che oscilla tra le 1200 e le 1500 persone al giorno, che lavorano oggi per cercare di rendere la rete ligure, che avete visto quante fragilità ha, una rete più moderna, una rete che sia più sostenibile, una rete che sia meglio integrata con gli altri sistemi di viabilità ma soprattutto che sia una rete che possa avere una durata di altri 70-100 anni. Ora, diciamo la maggior parte degli interventi che avete fatto giravano intorno al tema dei tempi, quindi proviamo a partire da quello. Allora, abbiamo presentato un cronoprogramma, questo proprio cronoprogramma è figlio di un'analisi multirischio, multilivello, che deve tener conto di tutti gli interventi che noi dobbiamo fare in Liguria. Capisco che i tempi vengono percepiti come lunghi, ma quel cronoprogramma, sostanzialmente è per noi e in realtà, ripeto, condiviso anche con le istituzioni, il migliore equilibrio tra tre diverse esigenze. C'è un'esigenza di rendere più sicura la rete, esigenza emersa tra il 2019 e il 2020 con tutta una serie di nuove normative che hanno richiesto uno sforzo supplementare in termini sia di progettazione che di *execution* delle nostre opere. C'è una seconda esigenza che è quello che è il nostro core business, quindi l'esigenza di dare mobilità, di dare un servizio di mobilità, di consentire gli spostamenti nella maniera più sicura ma anche confortevole possibile. E c'è una terza esigenza che è quella sicuramente, chiamiamola, di protezione ambientale a tutto tondo. Purtroppo l'equilibrio tra queste tre esigenze, dietro ognuna di queste tre esigenze ci sono ovviamente dei rischi. Immaginate voi il rischio di non fare l'ammodernamento di un'opera, immaginate il rischio di bloccare totalmente la circolazione, immaginate quindi i rischi che conseguono da queste esigenze ed è stato necessario trovare un equilibrio. Per trovare un equilibrio, purtroppo, nessuno di noi tre anni fa, quattro anni fa, aveva la bacchetta magica, molti dei problemi che abbiamo affrontato non erano conosciuti nel



COMUNE DI GENOVA

loro dettaglio. Abbiamo dovuto scendere in campo con le persone che vi dicevo prima, abbiamo dovuto capire, abbiamo dovuto trovare soluzioni. Non lo abbiamo fatto da soli, lo abbiamo fatto con le principali università italiane, lo abbiamo fatto con gli uffici tecnici del Ministero, lo abbiamo fatto confrontandoci con le massime autorità tecniche dello Stato e questo ha richiesto dei tempi. Abbiamo anche migliorato il nostro modo di pianificare e mettere a terra i cantieri. Io ho già ricordato più volte che rispetto al 2020, nel 2022 abbiamo avuto il 50 per cento in meno di giornate di cantiere, come presenza sulla rete, e lo abbiamo fatto a parità di investimento, perché 400 milioni sono stati spesi nel 2020, 400 nel 2021, 400 nel 2022. Quindi i volumi di attività fatta sono stati gli stessi, abbiamo cercato di migliorarne l'impatto. È chiaro che poi non abbiamo raggiunto la perfezione, perché l'ho fatta come premessa, purtroppo, la perfezione, cioè riuscire a soddisfare al 100 per cento tutte e tre quelle esigenze che vi dicevo prima, per risolvere il problema dell'infrastruttura ligure, non era possibile attuarlo. Quello che vedete è comunque una mediazione tra diverse esigenze. Qualcuno giustamente ha fatto notare gli slittamenti che ci sono stati, Crucioli. È vero, abbiamo presentato un cronoprogramma che diceva che nel 2021 avremmo dovuto rispettare alcune tempistiche e poi nel 2021 iniziare dei lavori che non sono ancora iniziati, che probabilmente inizieremo nel 2023. Questo è figlio di quello che ho detto un po' prima, è figlio del fatto che abbiamo cercato di mettere a terra le nostre capacità, concentrandoci piano per piano, quindi chi ha affrontato il problema dell'antirumore ha sviluppato il Piano dell'antirumore, chi ha affrontato il problema dei viadotti, il problema dei viadotti e così via, le gallerie, eccetera eccetera. Quando abbiamo fatto la somma, nel 2021, di tutti questi cantieri, abbiamo capito che pur avendo le potenzialità e le risorse, perché ricordo sempre che tutto quello che facciamo, diciamo, dietro, qui in Liguria non ha un problema di costo ma ha un problema soprattutto di organizzazione, di impatto e ci sono altri tipi di problemi. Una volta messi sul Tavolo più ampio, dei cantieri, tutte queste pianificazioni, ci si è resi conto che per realizzarle in tempi più stretti di quelli che vi abbiamo presentato oggi e che magari per l'antirumore erano i tempi del 2021, avremmo dovuto bloccare in maniera paralizzante la rete. Quindi è stata fatta una scelta di diluire un po' di più nel tempo alcune lavorazioni, per consentire una migliore viabilità. Sul tema che sembra che iniziamo oggi, in realtà non è così, abbiamo iniziato, diciamo, quattro anni fa. Quando leggete che per una progettazione ci vogliono 17 mesi non è ovviamente una tempistica fissa, sono delle medie che abbiamo fatto su tutti i nostri lotti. Gran parte delle progettazioni le abbiamo già tutte realizzate. All'inizio, addirittura, è stato necessario trovare una nuova soluzione e farsela approvare dal Ministero, cosa non facile anche in virtù di tutti i ragionamenti che c'erano attorno a questo tipo di interventi. Oggi le progettazioni, mi sento di dire, che sono quasi tutte avviate, quelle che non sono ancora partite, diciamo, non sono partite perché i lavori stessi non possono partire prima di una certa data e quindi c'è tutto il tempo di farle e c'è tutto il tempo, comunque, di non rallentare il percorso critico del cronoprogramma. A proposito di questo, perché c'è voluto tutto questo tempo? Giustamente qualcuno faceva notare: ma com'è possibile, per smontarle ci avete messo due mesi e per rimontarle ci vogliono tre anni? Questo sta anche in quello che dicevo prima, cioè nel cambiamento della normativa che c'è stato. Oggi non è possibile rimontare, qui ci sono i tecnici che mi correggeranno se sbaglio, sono anche io un ingegnere, però. Dicevo, oggi per rimontare un pannello di 3 o di 5 metri sul bordo di un viadotto, è necessario per le forze che si possono trasferire dal pannello al viadotto o per il vento o per l'urto, perché quella barriera integrata vuol dire che non è solo antirumore, ma anche ha una funzione di barriera di sicurezza, è necessario che il viadotto, il cordolo di quel viadotto, ma non solo il cordolo, anche la trave, i traversi su cui si appoggia quel cordolo, anche la pila di quel viadotto resista in maniera molto superiore a quando era stato progettato, ripeto, o nel 1930/1940/1950 o nel 1970, perché questa è l'età di questa rete. Quindi molto spesso, anzi no molto spesso, sempre, i lavori a cui voi state assistendo non sono semplici lavori di rimontaggio ma sono lavori di vero e proprio rifacimento di parti strutturali di quel ponte. Questo è il motivo per cui anche le sole indagini per raggiungere il livello di conoscenza richiesto dalle normative attuali, impongono di fare cantieri di mesi. Anche solo andare a fare un'indagine,

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel. 0105572668 - 2815 | Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

dei prelievi, delle cose, eccetera richiede di chiudere l'autostrada, richiede di andare a fare i prelievi, richiede poi di analizzarli, fare il progetto e tutto. È da quello che vengono fuori quell'anno e mezzo, più o meno, che avete visto di progettazione, che ovviamente va poi riportato su ognuno dei singoli lotti.

I cantieri. I cantieri, come giustamente dite voi, condizionano la vita. Allora, su questo penso di aver spiegato che era impossibile risolvere il problema dell'ammodernamento della rete ligure senza pensare di dare un minimo di disturbo. Abbiamo detto che siamo passati da un 2020 dove abbiamo assistito a code su tutte le tratte, anche di 8/10/20 chilometri d'estate, siamo passati ad oggi in cui, nel Tavolo più ampio, dove siedono le istituzioni, dove siede il Ministero, la Regione e compagnia bella, al quale cerchiamo anche di far partecipare tutte le componenti, tutti i portatori di interesse della Liguria, ci siamo dati un po' delle regole. Oggi in Liguria, come già è stato detto, si può lavorare solamente per meno del 50 per cento della disponibilità dell'anno. Questo perché? Questo per favorire gli spostamenti nei momenti in cui i flussi crescono. Non sto a parlare del turismo, non sto a parlare di attività particolari, perché sennò sembra che uno voglia favorire un'attività piuttosto che un'altra. Le nostre previsioni si basano esclusivamente sulla presenza di traffico, traffico leggero e traffico pesante. Noi cerchiamo di andare a non fare coda quando i flussi sono più alti. Questo è il motivo per cui in Liguria si lavora in maniera privilegiata da ottobre fino a marzo, prima di Pasqua, facendo una lunga pausa durante le vacanze di Natale e questo, diciamo, è già stato un grande risultato in termini di mobilità. Quando ci sediamo al Tavolo e facciamo le nostre simulazioni, con modelli che sono diventati sempre più precisi nel tempo, cerchiamo di fare in modo di non dare l'avvio a cantieri, ovviamente ci sono delle eccezioni, di non dare l'avvio a cantieri che facciano più di 3/4 chilometri di coda, perché una coda di 3/4 chilometri viene smaltita, cioè prevede un tempo di percorrenza di una tratta di circa un quarto d'ora, venti minuti in più rispetto al normale. Ovviamente non sempre è possibile questo. Molti di voi hanno fatto riferimento alle code che si sono avute ieri sera. Le code che si sono avute ieri sera erano in realtà delle code previste ed erano previste in nome di alcuni lavori che sono estremamente importanti e, lasciatemi dire, sono un po' gli ultimi lavori impattanti di ammodernamento della A 10, che ci consentiranno da questa estate di avere da Genova fino a Savona sempre libere tre corsie di marcia, che è una cosa che da quattro anni non è stata possibile avere in Liguria. La coda di ieri, quindi, era una coda prevista. Noi abbiamo tentato di comunicarla in tutti i modi, avremmo dovuto mantenere quel cantiere anche per le prossime due domeniche, il 19 febbraio e il 26 febbraio, siamo riusciti, grazie a quella capacità che abbiamo cercato di raccontarvi oggi, ad anticipare di due domeniche e quindi è vero, nelle ultime tre domeniche, a partire da ottobre fino a oggi, nelle ultime tre domeniche sulla A 10, a causa dei lavori della galleria Castello, ci sono stati 8 chilometri di coda. Ecco, dicevo, in quel tavolo in cui cerchiamo di valutare quali sono il migliore equilibrio tra le diverse esigenze che vi ho spiegato e la necessità, comunque, di farli questi lavori, era stato giudicato che una coda di 8 chilometri, dalle 4 alle 20, per tre domeniche, potesse essere, tra virgolette, sopportabile in nome, ripeto, di un ammodernamento di una rete che deve essere la spina dorsale dell'economia della Liguria ma anche di tutto il Paese, perché in Liguria circolano, il 20 per cento del nostro traffico è fatto di mezzi pesanti ed è la percentuale più alta d'Italia e, come sapete, la circolazione dei mezzi pesanti è anche quella che misura la crescita di un paese e in generale tutta la sua economia. Piccolo accenno al fatto che qualcuno ha detto che i lavori della Gronda stanno per iniziare e sarà un disastro. In realtà i lavori della Gronda non credo che saranno un disastro, perché la Gronda, fin da quando è nata, è stata studiata proprio conoscendo il fatto, sapendo il fatto che non si potesse impattare molto sulla rete ligure, è stata studiata per minimizzare, io mi sento di dire quasi azzerare completamente, quelle che saranno le cantierizzazioni e le interferenze con il con il traffico esistente. Ovviamente ci saranno dei momenti di contatto tra il vecchio e il nuovo tracciato in cui questi interferenza ci sarà ma sarà gestita esattamente come le gestiamo oggi.

Ancora, l'informazione. Sicuramente l'informazione è una delle cose che nel mio lavoro quotidiano mi dannano di più, perché per quanto ci sforziamo di percorrere i nostri canali, di inventarci anche



COMUNE DI GENOVA

nuovi modi di comunicare, nuovi canali, intensificare i nostri messaggi, eccetera eccetera, non riusciamo ancora a raggiungere un livello ottimale. Diciamo okay a tutti i Tavoli di confronto che sono stati proposti a vario titolo da diversi di voi, perché riteniamo non di non avere alcun diritto, di sottrarci a nessun tipo di confronto visto che, ripeto, siamo convinti di essere impegnati in un Piano di ammodernamento che non ha eguali, ripeto, nella storia proprio italiana se non forse la costruzione dell'alta velocità negli anni '90, quindi ci fa molto piacere confrontarci e cercare anche di ricevere da questi confronti dei consigli, delle indicazioni, per tener conto di quelle che sono tutte le esigenze. Allora, qualcuno ha detto che, nonostante tutto è anche costretto a pagare l'autostrada. Questo è vero, anche se è vero in parte, perché, come sapete, noi abbiamo istituito il servizio di cashback che so che non risolve i problemi dell'utente che è stato in coda per tanto tempo, perché sicuramente non lo ripaga del tempo passato in coda, però sicuramente lo risarcisce in tutto o in parte di quello che è il pagamento del pedaggio. Questa iniziativa è una delle prime di modulazione del pedaggio che vengono fatte in Italia, forse anche in Europa. Per questo può essere foriera anche di ulteriori modifiche, di ulteriori innovazioni, di ulteriori applicazioni, perché lo scopo per cui è stata messa in campo è proprio quella di cercare di andare a far pagare in maniera più giusta un servizio dato. Qualcuno ha detto, ha fatto riferimento all'importanza delle persone, al fatto che dai nostri lavori, dalle nostre azioni, eccetera, sono toccate le singole persone nel quotidiano, eccetera. Ne siamo molto consapevoli di questo, in realtà la responsabilità di questo ce la sentiamo molto addosso. Volevo anche dire, perché mi sembra giusto, che anche in autostrada ci sono delle persone – no? – è vero che probabilmente chi non vive in Liguria non capirà mai determinati meccanismi, non vive in prima persona determinate difficoltà, lasciatemi fare una battuta, in realtà io vivo a Roma, l'ingegner Fontana vive a Milano, sono città in cui per andare da un capo all'altro della città ci puoi mettere anche un'ora e mezza, due ore alcune volte, quindi la situazione della mobilità a cui siamo abituati noi non è meglio, però, voglio dire, da noi in autostrada vivono persone che hanno magari lasciato la loro famiglia dal lunedì al venerdì per venire qui a contribuire, a cercare di dare una mano in termini di ripresa, in termini di investimento, in questo ammodernamento e ci sono anche molti cittadini liguri che sono quelli ai quali, ecco, sentirsi dire che c'è mancanza di fiducia, eccetera, fa sicuramente molto, molto male. Chiaramente questo ci dà la forza di andare avanti cercando, un giorno, che si possa invertire questa tendenza. Ripeto, l'unica cosa che noi cerchiamo di mettere in campo è la nostra serietà, le nostre competenze, che cerchiamo di dimostrarvi, come oggi, raccontandovi quello che stiamo andando a fare con la massima trasparenza e con la massima disponibilità. Poi, si è parlato di inquinamento, sicuramente è giusto ascoltare e denunciare tutto quello che avete detto eccetera, come Società quello che posso dire è che noi, come tutte le grandi società che sono oggi al mondo, non possiamo fare a meno di ragionare anche noi come Autostrade per l'Italia, in termini di DSG. Qualche mese fa, un po' di tempo fa, abbiamo ricevuto da un'agenzia di rating, la Morningstar e Sustainalytics, un rating di ESG risk di 6,2 punti, che è il più alto, che hanno le società che si occupano di gestione delle infrastrutture come la nostra in Italia ed è uno dei primi 20 delle 14.000 società di infrastrutture di tutto il mondo. È chiaro che si tratta di temi estremamente delicati, temi che in alcuni casi non riusciremo neanche a gestire noi con nella nostra generazione, la stessa Europa si è data un'agenda fino al 2030 e quindi sono temi dove però se andiamo a seminare oggi, insomma, domani sicuramente raccoglieremo in termini di sostenibilità e tutto. Vado ancora avanti su un'altra cosa che mi aveva colpito, cioè sul tema della mancanza di controllo. Non è vero che manca il controllo. Rispetto a 4/5 anni fa ci siamo dati delle procedure interne che sono quattro o cinque volte più stringenti rispetto a quelle che avevamo prima. Lo stesso Stato, nella emanazione delle sue linee guida e nell'istituzioni di alcuni organismi, come per esempio l'ANSFISA ha aggiunto ulteriori controlli a tutto quello che è il nostro operato. Diciamo che oggi, ripeto, abbiamo la sensazione di essere molto più controllati, abbiamo la sensazione che le cose vengano fatte in maniera assolutamente corretta e precisa. In particolar modo si è fatto riferimento, la signora Ottonello ha fatto riferimento al cantiere del Bisagno, dove è stato messo Rina, sebbene Rina sia un nome molto, molto importante, sul panorama



COMUNE DI GENOVA

dell'ingegneria in generale, in realtà Rina è un nostro fornitore come anche altri, diciamo, la particolarità del viadotto Bisagno, per tutte le cose che ha raccontato la signora Ottonello, è stata che abbiamo deciso di mettere un presidio H24. Quel presidio H24 è stato un presidio necessario proprio per tutti quegli eventi e per la particolare configurazione di presenza dell'abitato sotto le due campate centrali del viadotto. Ripeto, oggi io, in azienda, per il mio operato, sono sottoposto a quattro livelli di audit e di questi quattro livelli di audit due sono interni e due sono esterni. Quindi, voglio dire, era una cosa che, ripeto 4/5 anni fa non esisteva.

Mi sembra che rimangono solo alcune domande molto tecniche, sicuramente la principale riportata da molti di voi è quella per cui le nuove barriere sembrerebbero peggio delle precedenti o comunque non corrispondono, a livello prestazionale, a quello che ci si attendeva. Ovviamente su questo faccio rispondere i tecnici che sono qui presenti. Altra domanda tecnica era il tipo di barriere che verranno installate in A 12 sul viadotto Bisagno. Ecco, A 12, per esempio, mi fa venire in mente, giusto per avvalorare quello che dicevo prima, in A 12 oggi c'è uno scambio tra Chiavari e Rapallo, torno ai cantieri, per il completamento dei lavori sul viadotto San Francesco, che è un altro viadotto in cui in passato si sono verificati un paio di episodi di caduta oggetti dall'alto. Questo cantiere è un cantiere che si sta comportando secondo le nostre previsioni e cioè sta facendo al massimo 3/4 chilometri di coda nei weekend, il venerdì in direzione Livorno e la domenica pomeriggio in direzione Genova. Ve lo dico perché io lo percorrono tutte le domeniche, perché ritorno da Roma in macchina, ne approfitto anche per fare un giro in cantiere, effettivamente lì la percorrenza, quando ci sono 4 chilometri, è di circa 25/30 minuti in più rispetto alla percorrenza normale. Sul Bisagno sono stati chiesti che tipo di barriere verranno installate. Questo non so se sappiamo rispondere, perché non so se... sì, sappiamo rispondere. Perché non ci sono i tecnici dei viadotti però sappiamo rispondere anche a questo. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie, ingegner Sapio. A completamento, vuole intervenire lei, dottor o ingegner Fontana, sempre di ASPI, grazie.

FONTANA Luca - ASPI

Buongiorno a tutti. Innanzitutto ringrazio questo Consesso perché per noi è molto utile ascoltare la vostra voce e capire quali sono i disagi. Non voglio dirvi in maniera facile che noi li capiamo intimamente, perché, insomma, ci rendiamo conto che vivere una realtà come quella ligure, con le sue complessità, è certamente molto, molto difficile. Però proverò a offrire qualche spunto di riflessione ulteriore rispetto a quanto ci siamo detti fino adesso. Abbiamo parlato tante volte del contesto orografico, però consentitemi 30 secondi per provare a consolidare alcuni concetti chiave. È un'orografia bellissima, innanzitutto. Vengo in Liguria da quando sono piccolo, per altre ragioni, però è un'orografia molto, molto complessa. Abbiamo, dicevamo, 300 ponti, tra ponti viadotti, più di 200 gallerie, quindi le gallerie sono circa una metà delle gallerie del panorama nazionale, della rete nazionale e i ponti sono un bel 25 per cento. Quindi è una orografia e una complessità ingegneristica particolarmente complessa, perché un conto è stare in pianura, io lo so bene perché sono nato a Milano e quindi fare un'autostrada in pianura o fare un potenziamento, un ampliamento, un ammodernamento in pianura, non dico che è più semplice, ma certamente farlo in Liguria è molto, molto complesso, in particolare se la rete autostradale è una rete vetusta. Due corsie con senso di marcia per il 70 per cento della percorrenza, quindi è chiaro che c'è un contesto oggettivo, non soggettivo, di particolare complessità qua, e dico una cosa che capiamo tutti. Però è importante anche capire che tutte le volte che qualcuno vuole andare a mettere le mani su questa rete per ammodernarla la deve parzializzare e anche in maniera importante. Perché se io vado a cambiare una barriera che magari è lunga un chilometro, è un'attività che dura settimane, mesi, no?

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

Quelle due corsie magari diventano una, vuol dire che perdo il 50 per cento della capacità e di nuovo dico una cosa che sappiamo tutti. Però volevo rappresentarla in maniera molto chiara, è veramente complesso mettere le mani sulla rete autostradale ligure. Evidentemente viviamo un *trade off*, un compromesso tra “faccio tutti i lavori e non mi muovo più” oppure “lascio libertà di movimento e non faccio i lavori”. Quindi noi viviamo questo *trade off*, viviamo questo compromesso giornalmente. Il nostro sforzo è quello di pianificare tutte queste attività con il miglior bilanciamento possibile, nel migliore dei modi. Si diceva prima che per due anni non si è fatto niente. Potrei provare di nuovo a raccontare che cosa è successo in realtà in questi due anni. Da un lato sono cambiate le regole del gioco in maniera importante, da un punto di vista di linee guida ministeriali, sia sui ponti, che sui viadotti, che sulle gallerie. Noi ammoderniamo tutta la rete, quindi ammoderniamo i ponti, ammoderniamo i viadotti, i cavalcavia, le gallerie, le barriere di sicurezza, le barriere antirumore, le aree di servizio, abbiamo un *asset* molto complesso da ammodernare e dobbiamo far quadrare tutto questo cerchio, tutta questa complessità. Quindi nei due anni scorsi innanzitutto si è fatto uno sforzo di pianificazione molto importante. Quello che vedete oggi come attività sulla singola galleria è il risultato di una pianificazione che parte un anno fa, parte un anno fa perché lì dietro ci sono dei progetti che devono essere messi in fila, delle indagini. “Indagini” vuol dire delle prove sul sito, di varia natura, che devono essere fatte. Ci sono delle verifiche di legge. Ci sono dei contratti che devono essere messi in atto. Noi siamo un operatore in ambito pubblico e quindi dobbiamo seguire le regole del gioco del Codice appalti. Quindi abbiamo una filiera e una procedura che è la procedura ma non di Autostrade, è la procedura dello Stato, la procedura di tutti coloro che operano in un ambito come il nostro, che richiede tempi e modi perché la filiera degli appaltatori, tutti coloro che forniscono questi servizi di questa complessità, venga resa disponibile. Oggi iniziamo a vedere i risultati di tutto questo lavoro, perché abbiamo una attività a Rivarolo che è stata completata, abbiamo un Bolzaneto che è in corso, abbiamo un aeroporto che è in corso, abbiamo una serie di altre attività che prevediamo di fare nel prossimo futuro. Questo per raccontare che cosa è successo nell'ultimo periodo e lo sforzo che noi facciamo è a corollario. Questa pianificazione è una pianificazione estremamente complessa perché deve far convergere, nel giorno uno, tutta quella filiera di fattori produttivi, il progetto, materiali, le maestranze, i mezzi d'opera, la direzione di tronco che ci dice cortesemente che possiamo chiudere, l'interfaccia con il territorio che giustamente non ne vuol sapere, giustamente non ne vuol sapere di chiudere l'autostrada. Quindi è un mondo di grandissima complessità. Nella nostra organizzazione c'è un uno sforzo grande e anche un team grande di persone che lavorano su questi ambiti. Noi siamo veramente aperti al confronto, quindi, di nuovo, per me questa è un'occasione non banale, non semplice, perché di strali ne abbiamo ricevuti diversi, però anche per capire fino in fondo quali sono le vostre necessità. Veniva suggerito prima di allargare il Tavolo. Noi siamo qua, in maniera trasparente vi abbiamo fatto vedere che cosa prevediamo di fare, siamo aperti al confronto, quindi continuiamo a dialogare, ben volentieri portiamo a bordo qualche altro soggetto che possa anche vedere internamente come questo accade. Dico ancora un'ultima cosa e concludo, rispetto al controllo, senza nessuna, assolutamente, vena polemica, però noi facciamo un progetto e quindi c'è un team, una società di progettazione. Abbiamo coinvolto tutte le maggiori università italiane, il Politecnico di Milano, il Politecnico di Torino, la Sapienza di Roma e l'università Federico II di Napoli, quindi abbiamo uno stuolo di professori, di Dipartimenti che ci aiutano. Ci aiutano con il loro *know-how*, la loro esperienza, tirare fuori il meglio che si possa fare, mettere a terra.

Come parte della filiera di quello che io chiamerei un controllo? C'è una verifica, ex articolo 26, del Codice appalti, c'è un terzo, che una volta che il progetto è stato fatto, viene chiamato a bordo per legge, un terzo, non la Società Autostrade, che va a verificare tutte quelle cose che si dicevano prima: è cantierabile? È manutenibile? È fatto bene? È fatto male? Questo fa il verificatore ex articolo 26. Poi c'è un Ministero che approva e poi, in realtà, noi ci sediamo anche a un Tavolo con la Regione, in maniera regolare, un Tavolo nel quale presentiamo questi programmi. Tenete

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

presente programmi che nascono tempo prima, quindi ci troviamo in un momento in cui a volte speriamo di non mandarli troppo all'aria, perché mandare all'aria questi programmi vuol dire per noi buttare all'aria tutto quel lavoro e quel gruppo di fattori produttivi che poi entrano in questo contesto. Chiuderei qui, di nuovo grazie per l'opportunità. Per noi apertura al confronto, siamo assolutamente disponibili ad ascoltare e anche a ricevere gli spunti necessari per migliorare il nostro lavoro. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie, ingegnere Fontana. Se siete d'accordo direi che la Commissione la concludiamo tra una mezzoretta abbondante, all'una massimo, anche una meno cinque. Cederei un attimo la parola, all'avvocato Cesareo per fare una precisazione tecnico giuridico sulla costituzione di parte civile del Comune di Genova. Grazie.

CESAREO Luca - Comitato Barriere Fonoassorbenti.

Grazie per la disponibilità al Tavolo tecnico, questo è un sentito ringraziamento, premessa. Da alcuni Consiglieri è stata avanzata la problematica della costituzione di parte civile e a questo punto, visto che sono direttamente coinvolto, perché oggi sono qui ma sarei dovuta andare a rappresentare alcuni cittadini al processo Morandi che si sta tenendo in questi giorni, in queste ore, tutti i lunedì, martedì e mercoledì in Tribunale c'è lo svolgimento del processo, vi posso dare alcune notizie tecniche, nel senso che nel processo Morandi vero e proprio, che vede coinvolti 58 imputati, tra cui l'ex amministratore delegato di Autostrade, e la società SPEA oltre a molte altre persone, ASPI non è parte civile, nel senso che era stata convenuta come responsabile civile e il Tribunale ne ha dichiarato l'estromissione. Inoltre ha patteggiato dal punto di vista della responsabilità della legge 231. Per quello che riguarda invece il famoso procedimento parallelo, che non è ancora andato... è davanti al Giudice per le Indagini Preliminari, cioè quello per la galleria Bertè, i crolli e i crolli delle barriere fonoassorbenti, che poi hanno portato a un intervento in prevenzione di rimozione delle barriere efficace, quelle che c'erano prima sono state rimosse perché avrebbero potuto provocare danni, però non saremmo qui, anche in quel caso, che mi risulti, non siamo ancora costituiti come associazione, ma che mi risulti anche in quel caso Autostrade per l'Italia ha patteggiato ai sensi della legge 231. Quindi il procedimento, se inizierà, inizierà nei confronti dei singoli ex amministratori della società. Per quello che riguarda il Comune di Genova e la Regione Liguria, sono ottimamente rappresentate al processo Morandi, sono costituite parte civile, insieme allo Stato, con l'Avvocatura dello Stato e i colleghi, giornalmente, lunedì, martedì e mercoledì partecipano alle udienze. Quindi, per quello che vi posso riferire, le istituzioni si sono costituite tutte nel processo Morandi, nei confronti dei soli 58 imputati e credo faranno lo stesso per quello che riguarderà il processo, quando inizierà l'altro. Però non ci sono, da questo punto di vista, inadempienze ad opera delle istituzioni, sono costituite parti civili. I colleghi li conosco, ci salutiamo quasi tutti i lunedì, martedì e mercoledì, ma questo seguirà il suo iter per quello che riguarda le posizioni non di Società Autostrade che, come vi dicevo, aveva una responsabilità per una legge, che è la 231, sulla responsabilità penale degli Enti, che si è chiusa, definita con il patteggiamento.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie, Avvocato. Dottoressa Riccio, ASL 3. Grazie.



COMUNE DI GENOVA

RICCIO Cristina – ASL 3

Buongiorno. Allora, la ASL non ha competenza per quanto riguarda il rumore, che invece è competenza del Comune sulla base delle rilevazioni di ARPAL. Ha invece competenza per quanto riguarda le polveri e per quanto riguarda le polveri, solitamente viene fatta una valutazione ex post, quindi al termine del progetto, sempre in collaborazione con ARPAL, perché ASL non ha la possibilità di fare le rilevazioni, ma solo una valutazione del rischio sulla base dei risultati ottenuti da ARPAL. Questo è quanto.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie, dottoressa. Commissario Crucio, grazie.

CRUCIOLI Mattia – Uniti per la Costituzione

Sulla questione della costituzione di parte civile ho sentito, certo che il Comune è costituito parte civile nel processo penale, che però è nei confronti soltanto – come dire? – dei pesci medie e piccoli, perché la società è uscita. Il punto è che il Comune ha accettato il risarcimento, l'accordo e quindi l'indennizzo, che poi ha consentito, è stato uno degli elementi che ha consentito ad ASPI di uscire con un patteggiamento, perché l'accettazione del patteggiamento, una delle condizioni è che non ci siano parti insoddisfatte dei danneggiati più grossi. È vero che è costituito, ma è costituito soltanto per le briciole, mentre, per quanto riguarda la società, il Comune ha accettato un accordo, a mio giudizio, un pagherò, nonostante i danni della comunità si siano realizzati nel 2018, ha accettato un pagherò quando e forse si realizzerà il tunnel sub-portuale. Ma questa è un'altra vicenda, però non volevo che ci fossero equivoci ingenerati sul fatto che si dica che il Comune è costituito parte civile, soltanto però nei confronti delle persone fisiche imputate, non nei confronti della società che è stata fatta uscire. Detto questo, per tornare alle risposte che sono state date dall'ingegner Sapio non mi convincono. Intanto lo ringrazio di aver riconosciuto che ci sono stati almeno due cronoprogrammi che mano mano spostavano in avanti, prima di arrivare a quello di oggi e che quindi gettano ombre sinistre anche sull'attendibilità di quello di oggi, però le giustificazioni che sono state date sono di due tipi. Primo, sostanzialmente ci voleva del tempo per fare questa progettazione, non sapevamo, non avevamo la bacchetta magica, ma questa sarebbe una giustificazione se noi parlassimo di atterrare con Rover sulla luna. Noi stiamo parlando di infrastrutture che voi gestivate, "voi" intesa la società gestivate già da decenni, quindi dovevate sapere esattamente qual è lo stato dei manufatti e quali erano le esigenze, così come l'esigenza di non far rumore o comunque di bloccare il rumore verso i recettori era un'esigenza che sapevate perfettamente. L'altra motivazione è: non potevamo fare i lavori tutti assieme. Ma, signori, questa è una giustificazione che non regge, perché avrebbe senso se la progettazione fosse stata fatta. Ma noi vediamo qui davanti, lo abbiamo qua davanti che la progettazione Valpolcevera, tutto il Ponente, Cogoleto, Arenzano, Varazze, comincia sostanzialmente quest'anno. Quindi un conto sarebbe dire "noi abbiamo progettato tutto", perché la progettazione non fa code, non fa cantiere. Io studio, vedo che cos'è, qual è il manufatto, vedo che cosa devo fare, predispongo tutto e poi, semmai diluisco i cantieri. Invece questa programmazione non è stata proprio fatta, quindi non è vero che voi non l'avete cominciato a fare per evitare che ci fossero le code, evidentemente le valutazioni sono state ben altre rispetto a quelle che sono state declinate qui oggi. Sono assolutamente insoddisfatto anche nella risposta per il cantiere, ad esempio, della coda di ieri sera. Voi dite "era ampiamente prevista". Ebbè? Anzi peggio mi sento, se era ampiamente prevista dovevate quantomeno mettere a disposizione della gente che era lì dei presidi sia di sicurezza che di – come posso dire? – dell'acqua o comunque qualcuno che desse informazioni. Poi, quantomeno, c'era una cosa semplicissima da fare: non far pagare al casello. Perché tutte le App, tutte le altre



COMUNE DI GENOVA

cose, ma, insomma, fare quattro ore di coda e poi arrivare al casello e pagare quello che voi chiedete, nonostante il disservizio, è qualcosa di intollerabile. Il fatto che fosse ampiamente previsto è semmai un'aggravante.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Consigliera Lodi.

LODI Cristina – Partito Democratico

Volevo solo precisare, perché ho sentito alcune parole che mettono in evidenza quanto Autostrade faccia per questa tratta e quanto sia l'impegno. Allora, ricordo che, visto che al 20 per cento del traffico assorbito dalla nostra regione viene preso il 20 per cento dell'incasso dei pedaggi, quindi non è che poi viene dato nulla in più, di quello che forse in più danno i genovesi. Questo lo dico per chiarezza, perché sennò qua sembriamo anche, addirittura, fortunati. Scusate, ma dalle parole, a un certo punto, mi è sembrato che tutta questa attenzione di Autostrade ci porti a essere privilegiati, Credo, e ringrazio il dottor Fontana, soprattutto per la sua rappresentanza qui e lo ringrazio davvero, diciamo che siamo arrivati a un punto che i cittadini, sono quattro anni che facciamo Commissioni, quattro anni che ci viene detto che Autostrade è disponibile. Probabilmente questa disponibilità, a mio avviso, politicamente, non si è tradotta in qualcosa di effettivamente tangibile, credo, soprattutto anche perché la politica non abbia fatto il suo, quindi non certo per Autostrade. Rilancio il tema all'Assessore Campore e chiudo dicendo che l'unica piccola cosa che Autostrade per sé poteva fare era dire: neanche pensare di rimettere il pedaggio dell'autostrada, Primo. Secondo, la seconda cosa era di ricordare che, capisco e ringrazio la possibilità, grazie all'intervento di Autostrade, che non avremo probabilmente blocchi, code, eccetera, però, ripeto, i cittadini su certi altri tipi di lavoro, ma sulle barriere invece magari qualche cosa in più, però un po' più di salute, altrimenti rischiamo davvero di sembrare di essere fortunati e mi pare che di fortuna proprio non ne abbiamo. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei, Commissaria. Commissario D'Angelo.

D'ANGELO Simone - Partito Democratico

Grazie, Presidente. Brevemente, anche perché i colleghi hanno detto quasi tutto. Rispetto anche alle ultime parole che abbiamo ascoltato, rispetto a quelle riflessioni che sono arrivate dai colleghi della maggioranza, senza attivare però una polemica che poi non ci porta ad andare nel concreto, onestamente mi trovo in difficoltà nel collegare i puntini, come si diceva a scuola, perché ci viene detto sostanzialmente, ad esempio, in questa sede, che sulla Gronda possiamo stare tranquilli. L'impatto è sotto controllo. Poi, però, martedì scorso arriviamo in quest'aula, quest'aula chiede di avere un osservatorio per verificare con il comune di Genova e Autostrade qual è l'impatto dei lavori sulla Gronda sulla città di Genova e la Giunta dà parere negativo, la maggioranza vota contro e questa cosa viene bocciata. Ora, diciamo che viene un po' il dubbio che sia un gioco di rimpallarsi le responsabilità, dove sostanzialmente ci sia una sudditanza psicologica del tutto immotivata, dal mio punto di vista, verso Autostrade, che comunque è una società privata e quindi si relaziona con la Civica Amministrazione della sesta città d'Italia, quindi dovrebbe avere un interlocutore forse un po' più solido dal punto di vista delle ragioni e delle rivendicazioni, perché, in qualche modo, quello che a volte mi sembra che manchi in queste discussioni, è il cittadino. Cioè nella misura in cui noi mettiamo in fila il tema degli utenti delle Autostrade, il tema dell'impatto

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

ambientale, il tema... poi però non si riesce a capire come tutti questi bellissimi ragionamenti si declinano realmente nel rapporto tra Autostrade, il comune di Genova e il cittadino genovese, perché, parlo a titolo personale, l'accordo che ha fatto il Comune di Genova con Autostrade, per quanto riguarda il tunnel sub-portuale, dal nostro punto di vista è un accordo vergognoso. Lo abbiamo detto in altra sede, lo continueremo a ripetere, sostanzialmente si scarica sui genovesi quello che in qualche maniera è un dramma che avevano già subito e nessuno sa esattamente i soldi in eccesso rispetto a quello che sarà l'eventuale costruzione di questo tunnel, chi ce li metterà. Perché è evidente che la soglia che è stata fissata, per quanto riguarda il costo e la copertura del tunnel, probabilmente non sarà totale e quindi i cittadini pagheranno, ulteriormente, quell'opera. In generale, nel rapporto tra Autostrade e la cittadinanza di questa città, c'è un problema molto più profondo. Io mi chiedo quale sia la leva pubblica, lo strumento pubblico che noi da quest'Aula facciamo partire per interagire con Autostrade e condizionare il rapporto con Autostrade. Lo dico davanti a eminenti rappresentanti della società, ma quello che manca mi sembra questo, lo dico e lo ripeto, anche rivolgendomi ai banchi della maggioranza, perché ogni volta che si entra qua dentro il tema è o gli ultimi 10 anni o addirittura, per giustificarsi, gli ultimi 30. Ora, visto che 30 anni fa avevo 5 anni, qualcuno forse era già attivo in attività politica e istituzionali, io andavo all'asilo, ma interessa poco ai cittadini, esattamente qual era la situazione 30 anni fa. Il punto è qual è la situazione oggi. Se ci guardiamo indietro di poco e avanti di tanto ho come la sensazione che la situazione non migliorerà, perché quello che abbiamo ascoltato oggi non è un miglioramento della situazione delle condizioni, ma è un rimpallare un'altra volta responsabilità che in qualche maniera possono attraversare gli addetti ai lavori, ma il beneficio che arriva alla cittadinanza è zero, perché certezze, per l'ennesima volta, non ne vediamo. Le uniche certezze, che sono quelle che sono votate in quest'Aula, ci dicono che il Comune di Genova è restio a mettere dei vincoli rispetto alla trasparenza nel rapporto con Autostrade e la città di Genova. Questi sono gli unici atti che valgono. Poi possiamo raccontarci che 20 anni fa, 30 anni fa, la bretella a Rivarolo, possiamo raccontarci quello che vogliamo, bellissimo! Però stiamo sull'oggi, restiamo su quella che è la dimensione dell'obbligo di quest'Aula di costruire il futuro. Il futuro mi sembra che sia più grigio e più pericoloso del passato più recente. Più grigio e più pericoloso del passato più recente. Usciamo da quest'aula e continuo a rivolgermi ai banchi della maggioranza, con quali certezze in più? Penso nessuna. Penso nessuna, se non quello che il ruolo del Comune di Genova, ad oggi, è ancora un ruolo accomodante, pericolosamente debole, rispetto a quello che è la funzione che Autostrade ricopre nella gestione del tratto autostradale sul nostro territorio. Questo è il punto politico che si deve discutere in quest'Aula. Poi c'è chi fa il suo mestiere, legittimamente, penso con grande trasparenza, ci sono stati illustrati, sono state portate alcune posizioni. Ma rispetto all'interlocuzione con i cittadini, giustamente amareggiati, per non dire altro, e con chi rappresenta le istituzioni in quest'Aula, onestamente usciamo di qua con l'ennesimo punto di domanda, preoccupante, con grandi interrogativi, che ci porteranno poi ad avere atteggiamenti incoerenti, rispetto alle urla che si sentono in quest'aula e a quello che votiamo il martedì qua dentro, perché questo accade.

Ora, serve soprattutto coerenza, oltre che trasparenza, senza questi due elementi andiamo poco lontani, ma soprattutto continuiamo a prendere in giro i cittadini genovesi che vivono in prima istanza il rapporto deficitario con Autostrade, ma soprattutto continuiamo a prendere in giro una intera città che ha tutti i giorni a che fare con un rapporto che è completamente squilibrato tra chi dovrebbe svelarli e chi invece è un gestore privato e come obiettivo ha un obiettivo diverso dal Comune di Genova, perché Autostrade, come obiettivo ha il profitto, fanno un altro mestiere, ma il Comune non ha come obiettivo quello di tutelare il profitto di Autostrade. Noi facciamo un'altra cosa o, meglio, la Giunta fa un'altra cosa, quest'Aula dovrebbe controllare la Giunta. Quindi invitando tutti a effettuare un ruolo di controllo di cosa fa la Giunta, invito anche la Giunta ad avere un altro tipo di rapporto con Autostrade.



COMUNE DI GENOVA
VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Commissario Villa.

VILLA Claudio – Partito Democratico

Semplicemente, per il tempo che mi rimane, mi piacerebbe sentire ora, dall'Assessore, eventuali risposte su una domanda che io ho fatto su eventuali risarcimenti di tipo morale ed economico per i danni subiti in questi anni, chiaramente, dal primo momento dello smontaggio di queste barriere fonoassorbenti. Si è parlato, appunto, di rispetto dell'utente, di rispetto dei cittadini ma ad oggi mi sembra che... e sarebbe ruolo importante di questa Commissione, come ho già chiesto, uscire da qui dentro sapendo se il Comune, in questo caso la Giunta e l'Assessore Campora, che rappresenta il Sindaco Bucci, uscissimo con un impegno dove la Giunta si fa parte attiva e nel tempo di qualche settimana ritornassimo qui dicendoci se c'è uno strumento adottato, come io ad esempio ho proposto, ma ce ne saranno cento altri, perché, eventualmente, anche questi cittadini, come altri, possono essere risarciti dei danni subiti in questi anni, perché credo che l'abbiamo riaffermato tutti quanti. Lo dico e non vorrei essere, come sempre, poi sopravanzato dalle dichiarazioni del Sindaco Bucci che non viene mai a queste Commissioni, ma poi gli piace andare molto sui giornali, con i suoi annunci mirabolanti, probabilmente scopriremo che le metteranno d'oro. Ecco, questo è il problema vero, essenziale. Credo che questa Commissione sia servita, perché in maniera molto trasparente, in maniera chiara, ognuno nel proprio ruolo, chiaramente il nostro della politica che è quella che determina i fatti e non si sovrappone alle posizioni di Autostrade che ne fa delle altre, ma certamente uscire da qui dentro con un impegno, nel confronto dei cittadini che sono rappresentati, che sono anche qui seduti, perché si possa, in quel cronoprogramma che auspicavamo tutti, riuscire ad arrivare in così breve tempo. Auspico anch'io, l'ho detto a qualche altro collega, non mi ricordo a chi, penso il collega Ceraudo, che non sono presenti comunque i Municipi di quei territori circostanti. Ringrazio l'unico Presidente o rappresentante che era qui presente. Spero che davvero non si vada solo sui giornali ma si usino come sempre queste sedi che sono quelle istituzionali, che sono quelle ufficiali, anziché spesso, come fate voi, di andare sui giornali a raccontare poi cose diverse da quelle che si sono dette qua dentro e i cittadini sono sottoposti all'unico canale possibile di comunicazione, che è quello dei media e che giustamente fanno il loro lavoro e che scrivono, eventualmente, spero, anche di queste Commissioni. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Cederei, per chiudere la presente Commissione, la parola all'assessore Campora. Grazie.

CAMPORA Matteo - Assessore ai Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Energia e Transizione ecologica

Grazie, Presidente. Grazie ai Commissari e agli uditi qui presenti. Credo che sia stata, invece, una Commissione utile, alcuni lo hanno detto, adesso io non faccio la storia, come è stato detto, degli ultimi 30 anni, perché sarebbe inutile, nel senso poi ognuno dà le proprie valutazioni, ma compito dell'Amministrazione in questo caso è seguire in maniera pragmatica quelli che sono i processi, cercando di accelerarli. È indubbio, come è stato ricordato anche da alcuni Consiglieri, in particolare il Consigliere Crucio, che diversi cronoprogramma non sono stati rispettati nel tempo. La proposta che è stata avanzata di fare un Tavolo tecnico, noi abbiamo già un Tavolo che si occupa

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

a livello, con la Regione, col Prefetto e con Aspi di tutto quello che riguarda la gestione dei Cantieri sul territorio Ligure. All'interno di questo Tavolo l'Amministrazione ogni volta fa gli interessi dei cittadini del comune di Genova, anche in maniera forte, come è doveroso fare. Credo che però l'idea di ampliare questo Tavolo o comunque, come è stato proposto anche del Consigliere Pilloni di fare degli incontri periodici, poi valuterà la Commissione come procedere, sia utile in maniera tale che su questo cronoprogramma e su quello che è stato detto oggi all'interno della Commissione, si possa verificare ogni tre mesi lo stato avanzamento lavori, perché alla fine l'unico modo per garantire il rispetto dei tempi che ASPI deve garantire, l'unico controllo che possiamo fare e che dobbiamo fare, che l'Assessorato fa, ma che credo sia giusto estendere ai Consiglieri e soprattutto ai cittadini e ai loro rappresentanti, anche dal punto di vista legale, nel caso dei cittadini rappresentati da legali, è quello di fare in modo che ogni tre mesi si dica "Abbiamo fatto questo pezzo", perché se no diventa difficile anche trasferire a tutte le persone che sono interferite, effettivamente lo stato avanzamento lavori anche in presentazioni come queste che sono state fatte e che sono sicuramente ampie, ma che devono essere anche lette, che devono essere approfondite, perché sono anche complesse. La presentazione oggi è sicuramente stata utile, ma è giusto poi dare il tempo anche ai Consiglieri e ai Comitati di poterle verificare, visionare e fare anche delle osservazioni. L'impegno e l'obiettivo del Comune è quello di fare in modo che questi cantieri procedono velocemente, i disagi ci saranno ma naturalmente più procedono velocemente i cantieri più andremo a comprimere i disagi. Probabilmente ce ne saranno di più in un tempo un po' più ristretto, ma i disagi per fare questi lavori ci saranno. Però io dico che in questo caso la priorità debba essere proprio quella di sostituire queste barriere, verificare, e questo è stato detto da alcuni auditi ai Consiglieri, è sempre questo tema che viene riproposto, che è stato rappresentato anche nella Commissione precedente, rappresentato da alcuni cittadini che lamentavano il fatto che laddove sono state posizionate le nuove barriere, la situazione dal punto di vista acustico è peggiorata. Ecco, dico questo, già è un elemento concreto che deve essere verificato e chiedo ad ASPI di verificare, noi faremo altrettanto perché credo che siano elementi importanti. Nel momento in cui andiamo a sostituire queste barriere, per le ragioni che tutti sappiamo, è importante che al di là del rispetto di quelle che sono le norme, i controlli sappiamo che vengono fatti da decine di Enti, che poi il risultato concreto non sia peggiorativo dal punto di vista della qualità della vita e soprattutto dell'impatto acustico, ben sapendo che poi verranno fatti dei controlli, verranno fatti dei controlli successivi da parte di tutti gli enti propositi. All'interno di questo Tavolo alcuni cittadini sono anche rappresentati dall'avvocato Cesareo, che è qui, altri, magari, non sono rappresentati, sono rappresentati all'interno di questi Tavoli, di questi incontri, di queste riunioni, però esiste anche uno strumento sul quale il Comune, nel limite di quelle che sono le sue competenze, farà e anche lo strumento di un possibile Tavolo tecnico ma anche un Tavolo di conciliazione dove possono essere rappresentati in maniera chiara gli interessi di questi cittadini, che sono, sì, rappresentati da un legale, ma che devono essere supportati anche dal Comune di Genova in questo percorso. Quindi su questo percorso il Comune di Genova c'è.

Dal punto di vista dell'applicazione del PRIS anticipo alcune cose, però poi farò fare una verifica tecnica. Da quello che so, da quello che a me è noto, il PRIS non potrebbe essere applicato a casi del genere, perché riguarda solo la costruzione di infrastrutture nuove. Però, questo, Consigliere Villa, faccio fare una verifica, queste sono le mie conoscenze in materia e chiederemo anche alla Regione, ma normalmente il PRIS viene applicato su opere di natura infrastrutturale. Detto questo mi riservo anche di fare un approfondimento su questo tema, nella consapevolezza che ci possono essere dei potenziali danni. In linea di principio credo che noi dovremmo, come Comune, agevolare soprattutto la definizione di quelle che possono essere eventuali indennizzi. Poi la voce danni, inteso come danno alla salute, è una voce, in qualche maniera, che è più ampia, che è diversa e che potrà trovare, magari, in alcuni casi, sfogo in altre sedi. Però. Sicuramente. l'impegno a trovare delle forme di compensazione, per quanto questa parola è una parola che non va bene, anche se va utilizzata perché il vivere male quotidianamente una determinata situazione non può essere

Comune di Genova | Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268|
segrorganiistituzionali@comune.genova.it
Ufficio Commissioni Consiliari |tel. 0105572668 - 2815 |Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it



COMUNE DI GENOVA

compensato dal nulla, però questi sono gli strumenti che possiamo attivare. Sul Tavolo l'Assessorato e la Direzione Ambiente sono pronti a sostenerlo, così come partecipiamo ad altri Tavoli di natura tecnica. Il tema riguarda le barriere fono assorbenti ma riguarderà anche il tema più ampio delle infrastrutture. È stata citata la Gronda, avremo molte infrastrutture che andranno a impattare sulla cittadinanza e in particolar modo su alcune zone della città. Penso ai cantieri della Valpolcevera e anche questo è un elemento che va preso con estrema attenzione. Abbiamo anche un Osservatorio che riguarda i grandi cantieri, è coordinato dall' Health City Manager, responsabile della salute cittadina, che è il dottor Luciano Grasso, ex direttore dell'ASL, che aveva seguito già il cantiere dell'ex Ponte Morandi, ora Ponte San Giorgio. L'impegno è quello di attivare questo Tavolo, coinvolgere in questo Tavolo i rappresentanti dei Comitati, ma anche coinvolgere, ovviamente, le rappresentanze politiche, qui oggi rappresentate, che ci aiutano a 360 gradi a svolgere anche un'attività di pressing sui cantieri. I cantieri sono complessi, generano naturalmente molti disagi, questo lo sappiamo, però i cantieri sono necessari per uscire da questa situazione, Sono dell'idea che più velocemente facciamo, prima usciamo da quella che è questa situazione di disagi che viviamo ormai veramente da decenni. In questi termini chiedo al Presidente e alla Presidente di verificare poi in che termini procedere, disponibilità a fare delle riunioni delle Commissioni periodiche, e in questi termini anche ASPI ha già dato questa disponibilità, ma anche attivare un Tavolo tecnico tenendo conto che oggi parliamo di realtà molto diverse e quindi io credo che possa essere anche utile, ma questo è un suggerimento, un semplice suggerimento, anche andare a trattare i diversi cantieri con le persone interessate a seconda delle zone geografiche. Abbiamo dei problemi a Ponente che sono diversi dai problemi della Valpolcevera, che sono diversi magari dai problemi di alcune zone della Bassa Val Bisagno e della zona di Marassi alta. Anche su questo credo che possa essere utile fare dei focus sui singoli problemi, all'interno della Commissione, naturalmente anche all'interno dei Municipi che sono, ovviamente, dalla Presidente sempre invitati e che svolgono per me un'opera estremamente importante.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie, Assessore. Ci tengo a precisare che avevamo condiviso con ASPI, questo percorso, cioè di incontrarci periodicamente ogni tre mesi, proprio per verificare il cronoprogramma, l'andamento dei lavori e avere un *feedback* da parte proprio di ASPI. So che c'è questa disponibilità e potremmo fissare un prossimo incontro magari a inizio estate, verso maggio, giugno. Grazie a tutti per i lavori svolti. Dichiaro chiusa la Commissione. Grazie

Alle ore 12.56 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

IL PRESIDENTE

(Arianna Viscogliosi)

(documento firmato digitalmente)