



COMUNE DI GENOVA

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

**SEDUTA DEL LUNEDI' 24 LUGLIO 2013
VERBALE**

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

Assume la presidenza il Consigliere Viscogliosi Arianna.

Svolge le funzioni di Segretario il signor Tallero Mauro.

Alle ore 14:30 sono presenti i Commissari:

Aime' Paolo
Alfonso Donatella Anita
Ariotti Fabio
Barbieri Federico
Bevilacqua Alessio
Bruzzozone Filippo
Bruzzozone Rita
Cavalleri Federica
Ceraudo Fabio
Costa Stefano
Crucioli Mattia
D'Angelo Simone
De Benedictis Francesco
Falcone Vincenzo
Gaggero Laura
Gandolfo Nicholas
Ghio Francesca
Gozzi Paolo
Kaabour Si Mohamed
Lodi Cristina
Manara Elena
Notarnicola Tiziana
Pandolfo Alberto
Patrone Davide
Pilloni Valter
Russo Monica
Vacabilebre Valeriano

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

Villa Claudio
Viscogliosi Arianna

Assessori:

1	Piciocchi Pietro
---	------------------

Sono presenti:

M. Ferrera (Direzione di Area Organi istituzionali), F. Mansueto (Autorità sistema Portuale), A. Montanari (Arch. Associato Renzo Piano Building Workshop), G. Lotito (Project manager Tunnel Sub-Portuale Autostrade per l'Italia), O. Mazza (Rup Lotto A Tunnel), F. Sapio (Direttore tronco autostrade per l'Italia), P. Setti (Ufficio Stampa Autostrade per l'Italia).

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

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

La V Commissione, Territorio e Politica per lo Sviluppo delle vallate è riunita per affrontare il seguente ordine del giorno:

“Tunnel sub-portuale di Genova: approfondimenti e previsioni progettuali”.

Sono stati invitati i presidenti dei Municipi, Autostrade, l'ingegner Selleri e l'ingegner Sapio, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Dottor Paolo Emilio Signorini, Building Workshop di Renzo Piano, il Presidente della Regione Liguria, RFI con l'ingegner Mariano Cocchetti. Non mi risulta che ci siano esperti, non vedo tra le comunicazioni. Volevo re la parola ai Commissari in ordine di richiesta della Commissione. Chi l'aveva richiesta nel 2022? Ceraudo mi sembra. Lodi, Mozione d'ordine? Prego.

LODI Cristina – Partito Democratico

Grazie, Presidente. Due cose sull'ordine dei lavori. Allora, la prima, approfitterei, visto che Autostrade è qui presente fisicamente, se poi, finita la Commissione, riuscisse a fissare l'aggiornamento della Commissione sulle barriere antirumore, visto che c'era un aggiornamento in corso, doveva partire il Tavolo. Lo so che a lei viene da ridere, però a me viene da piangere, nel senso che capisco la reazione, che mi fa ancora più pensare che siamo a posto. Quindi, seriamente le dico che dato che non è stato fatto nulla di quello che è stato detto in quella riunione e nemmeno il Tavolo col Comune ed è stato tutto rimbalzato alla Regione, che non viene mai, più che ridere mi vien da piangere, quindi la pregherei, dato che c'è la presenza di Autostrade, se potete incrociare le agende, sarebbe opportuno, anche prima della chiusura di agosto, fissare questa Commissione. La seconda, io ho chiesto integrazione di RFI, non so se sia presente, quando ho visto l'ordine del giorno non ho integrato con le organizzazioni sindacali, perché mi sembrava una scelta un po' – come dire? – veniamo, facciamo e presentiamo quanto è bello questo, però il contraddittorio non lo vogliamo o soprattutto non vogliamo parlare di uno dei temi principali che è il tema del lavoro,

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

il tema del lavoro connesso a quest'opera e quindi tutto il tema delle aziende, insomma tutte queste cose molto importanti. Quindi, Presidente, al di là di aver sottolineato l'impostazione, le chiederei anche di darci un aggiornamento della Commissione a breve, per ascoltare il mondo produttivo, ovviamente tutte le aziende che dovranno essere interferite, i rappresentanti, Confindustria, perché sappiamo che quest'opera, al di là di quello che vedremo nel rendering, ha un impatto importante sul mondo del lavoro, di cui poi tratteremo, però sarebbe importante poi immaginare un aggiornamento immediato. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Prego. Con i sindacati presenti ci siamo accordati che la prossima Commissione verranno senz'altro invitati insieme a tutte le altre sigle sindacali, per parlare più specificamente del tema del lavoro. Prego, Commissario Ceraudo. Sì, prego Bruzzone.

BRUZZONE Filippo - Lista Rosso Verde

Grazie, Presidente. Con il dovuto rispetto anch'io volevo un attimino stigmatizzare, per così dire, un approccio che a me convince poco e non è la prima volta che capita, che dietro un non meglio qualificato tecnicismo, utilizzo questo termine, delle Commissioni, una parte, diciamo così, non venga convocata. L'abbiamo già vissuta, se non ricordo male, con l'edilizia, avevamo la parte datoriale e la parte sindacale no. Probabilmente non mi ricordo neanche se poi abbiamo fatto la parte sindacale, successivamente, o se erano presenti solo alcuni ed altri no, a me, francamente, Presidente, preoccupa questo tipo di approccio tale per cui per un tecnicismo, che a me sfugge, perché oggi probabilmente vedremo dei rendering, non so quanto andremo nel dettaglio, ma non si può non vedere la ricaduta occupazionale di questo intervento e a me preoccupa soprattutto perché non sappiamo mai quando vengono aggiornate queste Commissioni, tenendo conto che siamo a fine luglio, abbiamo ancora due settimane scarse di lavoro, se andrà bene ci rivedremo a settembre, se andrà bene. Per cui io intervengo in mozione d'ordine, per come augurarmi che questa spacchettatura, diciamo così, delle Commissioni, a mio giudizio, non con molto senso, se posso permettermi, non avvenga più soprattutto nel momento in cui parliamo di interventi che segnano. Possiamo essere contrari, favorevoli, questo è irrilevante ma che segnano profondamente la città, io non posso pensare di sedermi a un Tavolo senza che rappresenta i lavoratori. Secondo me è proprio un vulnus di questa Commissione. per cui volevo che rimanesse a verbale questo punto di vista. nella speranza che non accada più per il futuro. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei, Commissario. Oggi la Commissione era focalizzata sugli aspetti tecnici della realizzazione del tunnel sub-portuale, è la prima che facciamo e quindi necessitava comunque, per il poco tempo che abbiamo a disposizione, di una rappresentazione del progetto. Poi, qualcuno ha richiesto la presenza dei sindacati tra i Commissari? Commissari Bruzzone, lei ha chiesto la presenza dei sindacati? Non necessariamente, quindi non capisco perché adesso, se non li ha invitati, e io mi preoccupo che quando ci sono possano essere rappresentati in maniera ampia tutte le sigle sindacali. Quindi non va bene che... mi scusi, ma sto parlando io ora! Quindi, non va bene che ci sia soltanto una parte del mondo sindacale e non ci siano tutte le sigle rappresentative. Ho già parlato con loro, abbiamo preso accordo, dalla prossima Commissione saranno invitati insieme alle altre. Quindi ne approfitto anche per dire... mi scusi, ma posso parlare? Sto finendo! Sto finendo! La Commissione, vi propongo che finisca alle 16:30 – 17, perché so che ci sono degli altri impegni che coinvolgono alcuni Commissari, quindi se siete d'accordo cerchiamo di concluderla entro questo orario. Ci sono altre mozioni d'ordine? Prego Commissario Bruzzone.

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

BRUZZONE Filippo - Lista Rosso Verde

Grazie, Presidente. Però qua ci dobbiamo intendere, se le convocazioni avvengono d'ufficio oppure no, perché poi non vorrei ritrovarmi nella stessa condizione di settimana scorsa... sto parlando anch'io, però, Presidente! Perché vale l'essere reciproci, sennò non ci intendiamo. Visto che settimana scorsa eravamo noi quelli che non avevano chiesto un audit e abbiamo pure rischiato di fare una brutta figura come gruppo, per poi scoprire che noi l'audit l'avevamo chiesto correttamente e nessuno ci ha chiesto scusa, aperta e chiusa parentesi, allora, o le convocazioni avvengono d'ufficio, perché lei mi ha detto che dovevamo chiedere noi le rappresentanze sindacali, nel periodo successivo mi dice che vengono convocate d'ufficio. Allora, ci dobbiamo intendere che taglio vogliamo dare, perché o vengono convocate d'ufficio oppure i gruppi si devono far carico di chiedere di audire le sigle sindacali, perché allora non ci intendiamo. O sono io che ho capito male ed è così, o lo chiedo oppure vengono convocati d'ufficio, perché lei mi ha detto nella stessa frase due cose diverse. Per capirci, perché se al prossimo giro lo fate d'ufficio benissimo, se invece sempre e comunque dobbiamo chiederlo noi, cambia completamente l'approccio del lavoro. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Non lo facciamo d'ufficio. Tutti gli inviti sono comunque su valutazione del tipo di Commissione che si vuole realizzare, in questo caso l'obiettivo era una Commissione prevalentemente tecnica focalizzata sul progetto e quindi si è valutato di rimandare in un momento successivo il coinvolgimento dei sindacati, sempre sullo stesso progetto, magari con le idee un po' più chiare da parte dei Commissari. Se ora possiamo iniziare con i lavori. Alla mia sinistra è presente il dottor Fabrizio Mansueto, che rappresenta l'Autorità di sistema portuale, alla mia destra, dopo l'Assessore Piciocchi, l'architetto Alessio Montanari dello studio associato Workshop, l'ingegner Gabriella Lotito, project manager del tunnel sub-portuale Autostrade per l'Italia. Dopo di lei l'ingegner Orlando Massa, che è RUP del lotto A infinito tunnel. Francesco Sapio, direttore del tronco Autostrade. La dottoressa o ingegnere Setti Paola, Ufficio stampa Autostrade.

Prego Commissario Ceraudo.

CERAUDO Fabio – Movimento 5 Stelle

Dispiace non avere la presenza della Regione, oggi avrebbe dovuto essere qua perché è parte chiamata in causa importante di un progetto importante per Genova e quindi la Regione avrebbe dovuto essere qui presente, visto che comunque ha dato l'okay al tipo di progettazione. In seconda istanza sarebbe stato importante avere un'ulteriore referenza sulla questione della Regione. La Commissione l'abbiamo chiamata per avere delle risposte su dei punti fondamentali che vorremmo capire realmente e sulla progettazione del tunnel sub-portuale, cioè principalmente capire realmente quali costi dovrebbero essere addebitati su quest'opera ad ASPI, quindi è un progetto totalmente di ASPI e quali rischiamo di cadere sul territorio genovese e in quali forme potrebbero decadere nel territorio genovese. Se c'è una quantificazione dei costi o se a oggi abbiamo un semplice rendering di base o se in realtà, appunto, abbiamo una specifica dei costi all'interno. Se già l'uscita dello svincolo di Madre di Dio è comprensivo nell'opera, se l'uscita di... vabbè il Parco della Lanterna che tipo di collegamento deve avere e se l'uscita della Foce va a inficiare, come è uscito l'altro giorno sulla questione dei parchi e della parte verde, delle aiuole appena rifatte, della parte della Foce, perché si è si è sollevato questo tipo di problema. Quindi capire un attimino bene queste specifiche, cioè capire i costi, la durata dell'opera, la tipologia che verrà appunto effettuato come tipo di interferenze, quali potranno essere, se il Comune avrà intenzione di mantenere la Sopraelevata o se vuole tenerla in maniera parziale, se i costi della demolizione della

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

Sopraelevata saranno a carico del Comune o saranno all'interno dell'opera, se ad oggi quell'intervento che era stimato in quei costi è già completo o se dovranno essere costate aggiuntivi da un punto di vista realizzativo. Poi, se ci sono stati degli studi di fattibilità e quindi se c'è proprio l'opportunità di capire, non semplicemente da rendering ma da studi fatti sulla parte sottostante Genova, quindi sulle interferenze se è già stata analizzata tutto, fatte le verifiche, quali sono i risultati di queste verifiche qua e l'impatto che avrà sulla città a livello della mobilità e dell'ambiente. Grazie

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Questa Commissione è stata richiesta da quattro Commissari. Il Commissario Ceraudo, il Commissario Crucoli, il Commissario D'Angelo, il Commissario Pandolfo. Il Commissario D'Angelo e il Commissario Pandolfo si sono accordati a ridurre i tempi affinché uno solo intervenisse per introdurre la Commissione, quindi, prego, Commissario Pandolfo.

PANDOLFO Alberto - Partito Democratico

Grazie, Presidente. Innanzitutto le chiedo se le slide che vediamo proiettate è possibile metterle in cartella, mentre facciamo l'illustrazione, in modo che tempestivamente si possa seguire. Questo perché è certamente un progetto nuovo, per un'idea buona ma vecchia, nel senso che ha almeno 40 o 50 anni l'idea che si realizzi un tunnel sub-portuale. Perché siamo qui oggi è importante ricordarcelo, perché Comune, Regione, Governo e ASPI, nell'ottobre del 2021 hanno sottoscritto un accordo che prevede che a fronte del ripristino del pedaggio, la cui esenzione sarebbe arrivata fino al dicembre del 2031, si realizzano alcune opere, tra queste il tunnel sub-portuale, quindi con un progetto che speriamo sia aggiornato, perché io ho ripreso le parole dell'allora Sindaco, Beppe Pericu, nel 2001, quando è nata la prima e unica società che poi abbiamo estinto nel 2012, tunnel sub-portuale di Genova, un'opera che aveva un costo di 620 milioni. Quindi vedo difficile che oggi la stima che è stata fatta in quella delibera del 2021, appunto da 700 milioni, sia attuale. Ho letto le dichiarazioni e rispetto a questo vorrei dei chiarimenti, vorremmo dei chiarimenti rispetto al costo dell'opera, di eventuali 900 milioni, invece. Insomma, c'è molta confusione sia sui dati tecnici ma soprattutto sui dati politici. Il dato politico più importante per il futuro della nostra città è l'interferenza con le altre opere già presenti, opere e infrastrutture già presenti, stradali e portuali, nella nostra città. Credo che il quesito per guardare concretamente al destino di quest'opera sia quello Waterfront, riparazioni navali ma soprattutto Sopraelevata. Il punto è questo, cioè con la realizzazione attuale del progetto del tunnel, quando e come si interferirà con la Sopraelevata, se rimane funzionale o meno. Questo credo che sia il quesito cardine nel processo di evoluzione di questo progetto e di quello che interessa alla nostra città. È chiaro che poi tutti gli elementi possono essere affinati dal punto di vista progettuale, del tracciato, delle caratteristiche e dovranno essere attuali, ovviamente, rispetto ai tempi della tecnica che è evoluta rispetto a quando quei progetti sono stati pensati, prima negli anni '80, poi negli anni 2000 e quindi con gli anni attuali.

Credo che questi siano i quesiti più importanti da risolvere, anche alla luce dei documenti contraddittori che abbiamo alle nostre mani, contraddittori perché, appunto, ci sono affermazioni di autostrade dell'amministratore delegato di autostrade, che confliggono con quello che è scritto in quell'accordo votato nell'ottobre del 2021, ad esempio rispetto ai tempi di realizzazione del tunnel. Questo diciamo implica una diversa coesistenza tra le operazioni del nostro porto e soprattutto, dicevo, sulla funzionalità della Sopraelevata di Genova. Credo che questi siano gli elementi che qui vadano chiariti con un po' più di solennità rispetto alle interviste o agli allegati nelle delibere che poi vengono smentiti con le interviste. Grazie.



COMUNE DI GENOVA
VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Commissario Crucioli, prego.

CRUCIOLI Mattia – Uniti per la Costituzione

Grazie, Presidente. Una brevissima premessa. Come ricordava il collega Pandolfo, oggi si parla del tunnel sub-portuale perché dopo il crollo del ponte Morandi, Governo, Regione e Comune hanno trovato un accordo che prevede come lato di indennizzo alcune opere tra cui, appunto, la realizzazione del tunnel. Voglio cogliere l'occasione per dire qui, in questa sede ufficiale, che io trovo, l'ho sempre detto, molti di voi lo sanno, ma mi sembra giusto ricordarlo, che trovo che quell'accordo sia immorale e peraltro sia stato sconveniente. Come dire? Il Comune di Genova, la comunità genovese e quella ligure, a mio giudizio, si è accontentato di briciole e ha individuato opere in maniera arbitraria a fronte di un danno che è stato immenso e che non può trovare ristoro nella realizzazione di un tunnel che forse, se tutto andrà bene, verrà realizzato nel 2029. Ma detto questo, che ovviamente sono opinioni personali, che però a mio giudizio vanno ribadite per la parte politica che rappresento qui, veniamo, invece, alla questione specifica della Commissione di oggi. A me preme soprattutto sgombrare il campo, avere le idee chiare su alcune questioni di tempistica, perché, vi dico onestamente, penso che il tunnel in sé e per sé sia un'opera utile alla città di Genova. Resta sullo sfondo come viene realizzato e a seguito di quali accordi, ma in sé e per sé è un'opera che certamente una volta realizzata sarà utile per la città di Genova. Però vedo continuamente dare per scontato che per realizzare il tunnel vada abbattuta la parte di Levante della Sopraelevata. Credo di aver capito che si dica che questo avviene per ragioni tecniche, cioè che per cantierizzare, per realizzare appunto la parte finale, la parte di Levante del tunnel sub-portuale, sia necessario abbattere la Sopraelevata di Levante. Innanzitutto volevo chiedere se effettivamente il progetto attuale prevede questo, cioè prevede la necessità di abbattimento della parte di Levante e della Sopraelevata come opera prodromica alla realizzazione del tunnel. Secondariamente mi chiedo se questo ha portato a degli approfondimenti in termini di viabilistici, cioè se noi abbattiamo l'opera della Sopraelevata nella sua funzionalità integrale, prima di avere la possibilità di utilizzare l'arteria del tunnel sub-portuale, dove si sposteranno questi flussi? È facile e intuibile che andranno in Corso Aurelio Saffi oppure in Piazza Corvetto e le gallerie. Quindi se è stato fatto uno studio e capire per quanto tempo si prevede di non avere più la parte rilevante della Sopraelevata, nelle more della realizzazione del tunnel. Subito dopo mi chiedo: l'uomo è andato sulla luna, sarà possibile progettare quest'opera in maniera tale che si possa realizzare il tunnel senza abbattere la Sopraelevata e quindi poi discutere dell'abbattimento della Sopraelevata una volta che il tunnel sarà realizzato? Perché è chiaro che solo la realizzazione del tunnel potrà rendere meno vitale la viabilità oggi garantita dalla Sopraelevata. Non vorrei che in realtà la necessità dell'abbattimento della parte di Levante della Sopraelevata sia, invece, funzionale a un altro progetto, parimenti importante ma che però ha poco a vedere con la viabilità, cioè quella del Waterfront, perché è chiaro che la Sopraelevata parte di Levante interferisce pesantemente sul Waterfront che verrà realizzato, se tutto va bene l'anno prossimo. Quindi il retropensiero che vorrei fosse sgombrato è che non vorrei che si utilizzasse l'escamotage tecnico che la Sopraelevata, lato Levante, va abbattuta per la realizzazione del tunnel, in realtà per sgombrare l'interferenza del Waterfront che deve essere pronto e non interferito nel 2024. Il che però significa che quanto meno dal 2024 al 2029 noi Genova, i genovesi saranno privati di un'arteria fondamentale per la viabilità. Quindi, riassumendo: tempi di realizzazione del tunnel, quando pensate di abbatterla e se è proprio necessario abbattere la Sopraelevata dal lato Levante e poi ancora studi di viabilità, costi dell'opera e se prevedete un pedaggio per il tunnel sub-portuale. Grazie.



COMUNE DI GENOVA
VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Assessore Piciocchi, prego.

PICIOCCHI Pietro - Assessore Bilancio, Lavori Pubblici, Opere strategiche infrastrutturali, rapporti con i Municipi

Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti e buongiorno agli auditi. Molto rapidamente, perché credo sia più utile dare la parola agli auditi che illustreranno il progetto nel dettaglio, giusto qualche prima risposta a quanto diceva poc'anzi il Consigliere Crucioli. Con riferimento all'ultimo aspetto è proprio l'accordo che prevede la mancanza di pedaggio, nel senso che non ci sarà un pedaggio nel tunnel sub-portuale. Tra l'altro l'accordo era stato proprio pensato anche per le ipotesi in cui ci fosse stato una eccedenza di costi, rispetto a quello che era il valore ipotetico stimato. Allora, quando fu stipulato l'accordo non c'era ancora il progetto quindi c'era un ordine di grandezza, si prevede che anche nel caso di eccedenza di costi non sarà previsto nessun tipo di pedaggio. A livello contrattuale è così, iniziamo a smarcare una prima risposta.

Seconda questione, questo lo dico anche in relazione all'intervento suo, che ho letto recentemente su Repubblica, vorrei chiarire, poi i tecnici spiegheranno, nessuno pensa di demolire la Sopraelevata prima che il tunnel sub-portuale sia in esercizio, perché non c'è nessuno così matto che possa lontanamente immaginare di portare questa città alla paralisi totale del traffico. Questo è un punto fondamentale, poi naturalmente ci sono alcune interferenze per quanto riguarda la parte di Via Madre di Dio, ma verrà spiegata ampiamente dai tecnici. Ci tenevo questo a precisarlo subito, perché è anche il frutto di una scelta politica. Chiariamo subito questo aspetto. Mi fermerei qui, poi ovviamente mi riservo tutta una serie di considerazioni anche sulla Sopraelevata nella parte successiva della Commissione. Ecco, vorrei chiarire un aspetto. Il tema della Sopraelevata, che credo sia un dibattito davvero suggestivo e dico finalmente, nel senso che è bello pensare che in città si dibatta di un argomento così importante, che attiene alla visione futura, anche di tipo urbanistico, della nostra città, alla ricucitura tra il porto e la città. Ma il progetto del tunnel non prevede nulla in merito alla Sopraelevata, quello dovrà essere un progetto che sarà seguito, condotto dall'Amministrazione Comunale di rigenerazione urbana della città, che poi, chiaramente, dovrà anche fare tesoro di quelle che saranno gli esiti di questo ampio dibattito pubblico che poi nei fatti, anche se non è stato formalizzato, però, sappiamo benissimo che è già aperto, perché sono tantissimi che si esprimono in un senso o in un altro, con le idee più diverse cercheremo poi anche di dare una consistenza a questa forma del dibattito pubblico. Però quello è un progetto successivo, d'altra parte abbiamo anche tempo per ragionare su che cosa fare e quando avendo il pieno esercizio del tunnel sub-portuale potremmo, a questo punto, decidere e mettere in atto un'alternativa che preveda certamente la demolizione di parte o se non di tutto della Sopraelevata. Comunque questi sono argomenti su cui, ripeto, abbiamo ampio termine per ragionare. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Mozione d'ordine, prego, Commissario Pandolfo.

PANDOLFO Alberto - Partito Democratico

Chiedo se possiamo mettere negli atti Consiglio, a beneficio dei colleghi che non erano nel precedente ciclo amministrativo, l'approvazione dello schema di accordo di ristoro tra ASPI e gli Enti di cui abbiamo parlato, che è la proposta di liberazione 437 del 18 ottobre 2021. Perché nell'allegato 2 di quella delibera che è stata votata, non con il mio voto, ma con quello della maggioranza di quest'Aula, dall'Aula, dal Consiglio Comunale si dicono cose diverse da quelle che



COMUNE DI GENOVA

ci ha appena detto il Vicesindaco. Questo è quello di cui dobbiamo dibattere oggi, quindi è un elemento che secondo me è utile, perché lì si dice invece che la Sopraelevata verrà demolita e si individua anche il tratto, eccetera. Quindi forse è utile che quel lato sia a beneficio dei colleghi che devono esaminare la pratica.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Va bene, si può condividere. Intanto cedo la parola all'ingegner Gabriella Lotito project manager tunnel sub- portuale Autostrade per l'Italia. Chiedo al tecnico se può abbassare un po' le luci.

LOTITO Gabriella - Project manager Tunnel Sub-Portuale Autostrade per l'Italia

Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti. Il progetto del tunnel sub-portuale rientra nel quadro degli interventi previsti nell'accordo negoziale, stipulato tra ASPI, Autostrade e le Autorità liguri, quindi Regione Liguria, Autorità di sistema portuale e Comune di Genova nonché tra ASPI e il Ministero, accordo che è stato sottoscritto in data 14 ottobre 2021, a seguito delle vicende relative al viadotto Morandi. Nell'ambito di tale accordo è stata prevista la realizzazione di alcune misure compensative, volte al soddisfacimento degli interessi pubblici, afferenti agli ambiti maggiormente impattati dall'evento del Morandi. In particolare la realizzazione di interventi per circa 930 milioni di euro, da destinare alla realizzazione della viabilità di accesso della città di Genova dall'autostrada A 10, tra cui il tunnel sub-portuale che non è soggetto a pedaggio. Ribadisco quanto ha affermato l'Assessore Picicocchi, è un tunnel che verrà gestito e mantenuto da ASPI e unitamente al tunnel sub-portuale è prevista anche la realizzazione del tunnel della Val Fontanabuona. Con riferimento ai costi è previsto dall'accordo che qualora l'impegno di spesa di ASPI superasse l'importo di 930 milioni di euro, la parte eccedente sarà oggetto di remunerazione tariffaria, ma non sul tunnel sub-portuale ma su tutta la rete gestita da ASPI. Questo significa che il delta sarà spalmato, sostanzialmente, sul pedaggio di tutta la rete autostradale. Il progetto che è stato sviluppato, sia come progetto di fattibilità tecnico-economica, presentato al Ministero e al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 2021, prende le mosse da un vecchio progetto, che è quello del 2003, che aveva già avuto un iter di valutazione di impatto ambientale ed era stato sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 2005, poi, di fatto, bloccato per mancanza di finanziamenti. L'attuale progetto, sia nella versione del progetto di fattibilità tecnico-economica, sia con il successivo sviluppo della progettazione definitiva, va ad ottimizzare il progetto del 2003. Una delle ottimizzazioni proposte nell'attuale progetto riguarda il tracciato che nel progetto del 2003 vedeva l'uscita, quindi l'imbocco, in corrispondenza di Calata Gadda, mentre oggi il tracciato del tunnel prosegue in sotterraneo fino a Foce, quindi fino all'imbocco est di Viale Brigade Partigiane, rendendo sostanzialmente possibili tutta una serie di ottimizzazioni che riguardano sia la minore interferenza con il comparto delle riparazioni navali, sia una sostanziale compatibilità con i progetti in attuazione a Levante, primo fra tutti il Waterfront. La soluzione progettuale del 2003 prevedeva una galleria che, come dicevo, aveva l'imbocco in corrispondenza di Calata Gadda e poi prevedeva una nuova strada, doppia corsia per senso di marcia, con mantenimento della Sopraelevata nel tratto tra calata Gadda e Foce. Oggi, di fatto, con lo spostamento dell'asse e volendo privilegiare i collegamenti della città dalla A 7, sull'asse A 10, il progetto prevede, appunto, l'innesto in corrispondenza del nodo di San Benigno, quindi con l'imbocco di Ponente, il sotto attraversamento del bacino interno del porto di Genova, dopodiché il tracciato si mantiene verso l'interno rispetto a quanto previsto nel vecchio progetto, sottopassa la collina di Carignano e si innesta su Viale Brigade Partigiane nel quartiere della Foce, ricalcando il collegamento che ha la Sopraelevata, spostando semplicemente il punto di innesto verso nord rispetto a quello che oggi è Piazzale Kennedy. Esiste un altro punto di connessione del tunnel che

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

è quello di collegamento con il centro città, quindi a circa metà del tracciato si dipartono due rampe in sotterraneo, che si vanno a riconnettere al tunnel di Via Delle Casacce, in corrispondenza di quello che è l'attuale sottoattraversamento di Corso Quadro. Adesso mostriamo un breve video illustrativo del progetto, poi lascerei la parola all'architetto Alessio Montanari per illustrarvi quello che è l'inserimento del progetto nell'ambito del masterplan sviluppato dallo studio Piano per la città di Genova.

Si procede alla visione di un video

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Cederei la parola all'architetto Alessio Montanari, architetto associato dello studio Workshop. Prego.

MONTANARI Alessio - Architetto Associato Renzo Piano Building Workshop

Salve a tutti. Buonasera. Grazie dell'invito. Vorrei ripartire la spiegazione del progetto sotto il profilo urbanistico del tunnel sub-portuale ripartendo da un'immagine che ho già mostrato in questa sede ma che è sicuramente la più evocativa rispetto a questo progetto. Perché dico questo? Perché il progetto del tunnel sub-portuale rappresenta chiaramente un'opportunità straordinaria per la città di Genova, non soltanto sotto il profilo ingegneristico e quindi dell'avanguardia ingegneristica per la città e per quest'opera, ma anche per la possibilità di andare a recuperare tutte quelle aree che oggi, sostanzialmente, hanno subito nel tempo delle trasformazioni senza una visione d'insieme. È qui che si inserisce la visione dell'architetto Piano nella linea di confine tra l'acqua e la città. Sapete tema molto caro all'architetto che porta avanti da tantissimi anni questa linea di costa, questi 9 chilometri che sostanzialmente vanno a definire tutto quello che è l'arco portuale costiero della città di Genova. Visione che si tramuta, appunto, in questo disegno, come vedete, in una linea verde, un verde che va, così, a definire quello che è lo spazio pubblico, lo spazio pubblico della città e come questo interagisce tra quelle che sono le tue presenze, quindi il mare e la città consolidata.

Questa linea di questi 9 chilometri vengono intesi come una passeggiata sostanzialmente, una passeggiata ciclopedonale che costeggia tutta la linea di costa, caratterizzata quindi dal verde e dalla mobilità delle persone, una mobilità pubblica. Un altro importante requisito legato appunto all'opera infrastrutturale del tunnel sub-portuale è sicuramente intanto il potenziamento dei collegamenti viari tra Ponente e Levante proprio perché si darà una via libera, che consentirà di raggiungere, di spostarsi dal Nove San Benigno fino al quartiere della Foce e quindi da lì in poi muoversi secondo le direttrici che conducono verso Levante, ma allo stesso tempo, altro fattore importantissimo è quello del miglioramento, ovviamente delle condizioni del centro città, grazie alle riduzioni di tutti quelli che sono i fattori inquinanti prodotti oggi dalle macchine che sono costrette a passare, ad attraversare il centro città. Quindi il tunnel sub-portuale, entrando nel merito ha una lunghezza di 3,5 chilometri.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Mi scusi, architetto, volevo dire alle persone che sono sugli spalti, che se non sono giornalisti, non possono fare riprese o foto. Grazie. Prego.



COMUNE DI GENOVA
MONTANARI Alessio - Architetto Associato Renzo Piano Building Workshop

Grazie. Come dicevo, il tunnel sub-portuale ha una lunghezza di 3,5 chilometri e la sua funzione prevalente è quella di separare e di distinguere i flussi di traffico che si muovono all'interno della città. Entriamo nello specifico di quello che è scaturito all'interno del progetto e quindi i tre masterplan che sono derivati dallo studio dei punti in cui il tunnel tocca la superficie. Partiamo dall'ingresso di Ponente, che si trova nell'area di Sampierdarena, a ridosso di quello che è il nodo di San Benigno, quindi i varchi portuali di Ponte Etiopia e San Benigno stesso. Quest'area è un'area caratterizzata da edifici a vocazione terziaria, quindi uffici, però ha un altro aspetto fondamentale, quello di rappresentare l'arrivo a Genova, ovvero dall'autostrada A 10 ci si immette, si entra nella nostra città proprio da questo punto ed è qui che prende forza quindi la riqualificazione di quest'area e la riqualificazione di questo nodo che vedremo successivamente. Poi abbiamo l'ingresso di Levante che è quello dalle quali si diramano tutte le direttrici principali verso la città di Levante, ma non soltanto, anche il raggiungimento di uno dei nodi di interscambio fondamentali per questa città, ovvero la stazione di Brignole e quindi anche la velocità per poter raggiungere un altro elemento di connessione di movimento non soltanto interno urbano ma anche esterno rispetto a tutta l'Italia. A circa due terzi del tracciato, come appunto è stato già spiegato velocemente, è stato previsto uno svincolo intermedio, uno svincolo nell'area di Madre di Dio, quindi al di sotto della collina di Carignano, che permetterà di poter raggiungere tutto quello che è il centro città, proprio perché il tunnel è stato pensato seguendo le capacità distributive attuali della Sopraelevata di oggi e soprattutto anche in considerazione di tutti quelli che sono i volumi di traffico presenti oggi nel centro città e nella Sopraelevata. Quindi è stato progettato come se la Sopraelevata fosse inagibile, proprio per andare a coprire tutti i flussi che si muovono all'interno della città. Ovviamente, da quello che vedete da questi tre masterplan, l'altro elemento fondante diventa quello del verde, quindi il rafforzamento della rete del verde urbano, andando a ricucire queste aree fortemente antropizzate mediante la realizzazione di tre nuovi parchi, tre nuovi parchi pubblici caratterizzati da percorsi ciclopedonali che vanno a inserirsi e vanno a diventare parte integrante del sistema paesaggistico genovese. Ognuno di questi tre parchi, appunto, di questi tre nodi porta con sé elementi fondanti che sono il parco nel nodo di San Benigno, che diventa l'elemento di ricongiunzione tra la Lanterna, il simbolo di questa città, con la rete urbana e l'area di Sampierdarena. Per il nodo di Levante, quindi l'area di Viale Brigate Partigiane, l'espansione di quello che è il Parco della Foce, progetto già iniziato nell'ambito del Waterfront, proseguito dall'Amministrazione Comunale, attraverso il parco di Piazzale Kennedy e quindi l'estensione di questo parco fino a raggiungere e a riconnettere un intero sistema, quindi realizzando il Parco più grande, se volete, del centro città, andando a ricongiungersi con quelli che sono i Giardini Francesco Coco e Mura delle Cappuccine. Infine l'area di Madre di Dio con il recupero di tutte quelle che sono le mura storiche e la loro percezione anche da mare.

Entrando nello specifico abbiamo il Parco della Lanterna, è un parco di circa 6 ettari, che prevede la piantumazione di circa 800 alberi. È un parco pubblico che è stato pensato veramente a servizio della città, infatti il suo incipit parte, appunto, da Via Pietro Chiesa, quindi viene instaurata questa passeggiata che proprio dalle pendici del quartiere Sampierdarena possa arrivare fino alla Lanterna e snodarsi all'interno di un parco pubblico che presenta delle funzioni internamente. Quindi partiamo dalla base del parco, dove vedete quella radura molto grande dedicata a spazi eventi, quindi una radura che possa essere anche oggetto di altre manifestazioni e di utilizzo da parte della collettività e in seguito una serie di terrazzamenti. Una serie di terrazzamenti con delle funzioni che si individuano in area giochi e aree relax e il tempo libero, quindi lo sport area ristoro. Questo perché? Perché sostanzialmente il Parco della Lanterna ripercorre quello che è la tradizione anche un po' dei parchi genovesi, dovuta anche alla differenza di quota che c'è tra la base della collina della Lanterna fino alla quota urbana della città. Questo ha portato sì che il Parco della Lanterna venga realizzato come una grande pendenza, un grande piano inclinato che con una



COMUNE DI GENOVA

pendenza inferiore al 5 per cento permette di realizzare questa passeggiata e quindi di essere percorso e arrivare fino ai piedi delle mura della Lanterna.

Andando avanti nella visione, vedete due immagini che sostanzialmente sono state sviluppate da subito, l'immagine di destra che sarà sviluppata da subito all'interno del progetto e poi una renderizzazione di quella che sarà la visione del Parco. Perché le abbiamo messe insieme? Proprio perché, come vi raccontavo all'inizio, questo parco porta con sé l'immagine della città. Ovvero l'arrivo trionfante, l'arrivo da tutta Italia a Genova e quindi anche il messaggio che si vuole dare, appunto, quello di Genova come una città verde. Qui si innesta quel concetto del tuffo, passatemi questo nome, che noi abbiamo utilizzato per l'ingresso del tunnel sub-portuale da questo lato, ovvero che riprende l'idea di tuffarsi, discendere al di sotto del mare, passando attraverso un parco pubblico e quindi la visione dell'ingresso all'interno di Genova avviene proprio attraverso un parco. Andando avanti, qui si spiega quello che succede, proprio perché la realizzazione del tunnel sub-portuale, soprattutto in questa area porta con sé ingenti opere che verranno realizzate tutte al di sotto di questo parco, che quindi non saranno visibili e lo si vede in questa sezione e al di sopra viene realizzato questo piano inclinato di cui vi parlavo, che permette di realizzare tutto il parco. Il parco ha uno spessore minimo di 1,50 metri di terreno vegetativo, questo permette la realizzazione e l'installazione di alberi già di dimensioni abbastanza ampie e garantisce la vita degli alberi nel tempo. Altro aspetto importante è, come vi dicevo prima, soprattutto in questo parco, la ricongiunzione con quello che è il tessuto urbano e quindi l'idea di questa passeggiata che si tramuta in una vera e propria passeggiata ciclopedonale, che permette di raggiungere anche all'interno del parco il Museo della Lanterna. Questo rappresenterà un doppio accesso al Museo della Lanterna, proprio perché adesso vi è già una passerella pedonale che permette l'accesso, e questo sarà quindi un secondo accesso inoltre la fruibilità di tutti quegli spazi che si trovano all'interno del parco. Passando all'area di Levante e quindi il Parco della Foce, come vi dicevo prima, un altro intervento importante che porta con sé la realizzazione del tunnel non è soltanto, ovviamente, il ripensamento di quello che è la viabilità a raso di Viale Brigate Partigiane, proprio perché un carico molto importante si innesta in questo momento a circa metà del tratto impegnato da questi lavori, ma anche l'estensione del Parco della Foce. Ed è proprio per questo che vedete questa visione in cui il masterplan del Waterfront di Levante, che è stato sviluppato precedentemente rispetto alle opere del tunnel, va così ad allargarsi e ad estendersi, integrando tutti quelli che sono gli interventi presenti in quest'area. Quindi l'uscita in Brigate Partigiane diventa una prosecuzione del Parco della Foce, ampliando quello che è la connessione tra Brignole e il mare, quindi il famoso asse Y. Probabilmente sapete già, nell'ambito sviluppo del masterplan del Waterfront di Levante sono stati identificati due assi, l'asse X, che appunto viene rappresentato dal Parco della Foce e quindi questo chilometro che si fa da Batteria Stella fino alla fine del parcheggio di Piazzale Kennedy e un'asse Y che porta da Brignole fino al mare, fino a tutte le opere costiere. Quest'asse Y, con le opere del tunnel sub-portuale viene quindi rafforzato proprio perché all'interno della sezione stradale, andando avanti, si vede proprio come viene data importanza a tutto quello che è il lato di Levante, di Viale Brigate Partigiane, ovvero con la presenza di tutte quelle che sono le attività e i negozi, viene enfatizzato ancora di più la presenza del verde che si trova sull'altro lato, per andare a colmare la discesa del verde dalle mura delle Cappuccine e infine andare a costituire quindi un sistema unico con tutto quello che è il masterplan di questa area.

Infine arriviamo all'ultimo nodo, che è quello di Madre di Dio in cui anche qui viene immaginato e viene sviluppato un masterplan, proprio perché è fondamentale la pianificazione di quest'area, anche se il progetto del tunnel sub-portuale prevede solo ed esclusivamente la realizzazione delle rampe di uscita e quindi non la realizzazione di tutto questo masterplan che vedete qui disegnato, ma nell'ottica di visione globale che si è data a quest'opera e quindi una visione per tutta la città, è stato bene sviluppare un masterplan che faccia capire quelle che possono essere la visione futura e l'indirizzo futuro che si potrà dare a quest'area. Anche qui è stato ripensato la connessione con il centro città, con il quartiere storico di Madre di Dio e le due rampe in



COMUNE DI GENOVA

fuoriuscita dal sottosuolo permettono di entrare in quelli che sono i fornici già esistenti all'interno delle mura di Corso Aurelio Saffi e poi proseguire all'interno della città, fino a raggiungere il centro, Piazza Dante e tutta la Piazza dei Ferrari e tutta la parte del centro città.

L'ultima slide riguarda, ma questa l'avevo già mostrata nell'ambito di altri discorsi su questo progetto, è quello delle figure vegetazionali che servono anche a ritornare a quella visione del masterplan che vi abbiamo fatto vedere all'inizio, proprio perché ci sono queste figure che vengono riprese, quelle dei filari di palme, quelle del bosco misto naturale, quello degli alberi esemplari, ovvero installazione di figure verdi che possono ritrovarsi in vari punti che riprendono la biodiversità già presente sul territorio, quindi andando a selezionare specie già radicate nel territorio e nella cultura genovese e che vanno a ridefinire quello che sono questi spazi verdi per ridare un legame e quindi una visione d'insieme a tutto l'intervento. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Cederei adesso la parola ai Commissari e poi, in base alle domande che emergono, ovviamente, gli auditi risponderanno successivamente. Prego Commissaria Lodi.

LODI Cristina – Partito Democratico

Grazie, Presidente. Cercherò di dividere il mio intervento in tre punti. Allora, il primo, ripartiamo dall'accordo di intesa, noi votiamo contrari a quell'accordo perché vedeva, come al solito, Società Autostrade vincente, nel senso che noi perdevamo la gratuità per 10 anni del pedaggio autostradale in una rete che è uno sfacelo ad oggi, grazie ai cantieri, non ai cantieri, comunque non entriamo nel merito di questo argomento ma è uno sfacelo per chi vive in Liguria, ma perdiamo 10 anni di pedaggio gratuito per un'opera. Questo lo decidono chi governa, noi votiamo contro e a questo punto ci troviamo un'opera che, viene già detto, faccio una domanda, mi pare che quest'opera, già sapendo che non sarà possibile farla con i soldi finanziati, tutto ciò che è in aumento rispetto alla previsione verrà caricata sul pedaggio di tutta Italia, cioè così più o meno è stato il suo pedaggio nazionale. La mia domanda è però questa, rispetto al fatto che viene sottolineata la gratuità, quindi un tunnel che non vedrà un pedaggio per passarlo, per oltrepassare, per trascorrerlo, se anche il tragitto che verrà effettuato nel tunnel, verrà messo e caricato su tutto il pedaggio autostradale, perché voi avete detto che Autostrade farà la manutenzione, si occuperà della manutenzione della gestione del tunnel. Allora, quei costi lì non sono previsti nei costi di quel famoso accordo che non era da firmare, quindi immagino che anche questi si caricheranno sulle spalle dei cittadini. Poi bisognerebbe capire, questa è la prima domanda, nei vostri calcoli da quando comincerete a guadagnarci, perché mi pare che da questa operazione, più che guadagnarci i cittadini, che ad oggi ci perdono, perché non hanno l'opera, non possono muoversi, pagano il pedaggio, in più, immagino che a un certo punto inizierete a guadagnarci, capendo dai vostri conti, dai vostri calcoli quanto è il tempo per cui questo guadagno inizierà rispetto all'investimento. Temo che arriverà molto presto quel gap. Quindi di questo ritengo responsabile la Giunta Bucci e la Giunta Toti, che non si è presentato, infatti, oggi, che l'operazione economica, finanziaria, ad oggi vede in perdita sicuramente il tema dei genovesi e del loro interesse, senza entrare nel merito della tragedia Ponte Morandi, che lasciamo perdere. Senza entrare nel merito di tutti gli indennizzi necessari a quelli per cui si sorrideva prima, cioè i cittadini che stanno vivendo situazioni drammatica senza barriere da anni, i danni che, la Regione dice che farà un'indagine epidemiologica e non si sa bene quando la farà. Quindi questo è un punto, cioè quando pensate di arrivare al punto zero in cui comincerete a guadagnare, quali sono i vostri calcoli, che immagino ci saranno, quanto costerà la gestione annuale del tunnel, visto che ne avete già idea di farvi carico.

Passo al tema del lavoro. Il tema del lavoro è un tema importante, mi auspico verrà ripreso, però, rispetto a tutto il tema della ricollocazione delle attività coinvolte da questa operazione, perché

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

anche qua non si capisce, e arriverò poi al terzo punto, chi ci guadagna ancora in questo, perché mi pare che il porto veda molte attività interferite, si parla di 80 milioni di espropri, per esempio CSM ad oggi è un'altra domanda, non è chiaro che fine farà, spero non nell'entroterra, CSM deve trovare una collocazione all'interno del Porto, perché il porto di Genova è costituito da realtà di questo tipo. Ci sono soggetti interferiti, ci sono soggetti di cui c'è una lista che si sa dove andranno a finire, c'è una lista di soggetti in cui non è previsto ancora la ricollocazione, quindi volevo un aggiornamento su questo, visto che siamo allo step zero, insomma, cos'è. È un punto dettagliato e preciso delle ricollocazioni, tenendo conto che tutte queste ricollocazioni, si parla di lavoro, quindi lavoratori, di un investimento di una visione ampia del porto e arrivo al terzo punto, che poi è anche un po' il primo, perché purtroppo il tempo è poco, cioè bisognerebbe capire, anche dai rendering, se questo piano, se questo tunnel serve per piantare alberi, perché allora, forse, in effetti risolve un problema che ha Genova, che ha pochi alberi, però non credo che sia questo l'obiettivo. Se serve per migliorare il trasporto pubblico o se serve per migliorare il trasporto portuale. Questa è una domanda che io vi pongo, perché, in realtà, quando andiamo a porci questa domanda ci sono alcune questioni rispetto al nodo intorno soprattutto all'immissione a San Benigno, la parte di San Benigno del tunnel, che porta una serie di questioni, Già è un nodo molto in ritardo, Bucci ha voluto addirittura modificare il progetto, ci sono alcune questioni importanti. Intanto mi pare, domanda, che il progetto vada a fare delle grosse modifiche sul progetto del nodo di San Benigno e sul prolungamento della Sopraelevata portuale. Domande: è vero? Non è vero? Perché già lì sono stati messi milioni di euro, stiamo subendo molti disagi da questo tipo di operazione, vorrei capire, vorremmo capire, come vanno a interferire.

Poi, sui progetti ferroviari, mi spiace non c'è RFI, perché RFI non c'entra in tutto questo, parlando dei due grandi progetti che sono legati alla riorganizzazione del Parco Rugna e al potenziamento di fuori muro, in realtà sul secondo e quindi sulla linea sommergibile, il tunnel va a modificare – domanda – cioè va a ridurre e si parla e si arriva a un solo binario, ha un depotenziamento di quel progetto che è già al palo ma che in realtà verrebbe duramente di nuovo colpito e quindi capire se così è e si avrebbe su quella parte solo un binario in entrata e in uscita. Sul nodo di San Benigno e sulla modifica del progetto, perché il tema è anche questo, come si va a inserire se non serve per gli alberi, se non sarebbe il trasporto pubblico, perché quando si fa un'opera di viabilità all'interno di un contesto urbano, bisogna capire, al di là del fatto che vediamo che se lo pagano i genovesi, bisogna capire a cosa serve a Genova, no? Cioè serve per arrivare in centro? Allora è un miglioramento di trasporto urbano, in una parallela che è la Sopraelevata che però non sappiamo se elevare o no e nel frattempo la teniamo, cioè le linee parallele non sono mai da tenere, ma mai togliere quella più funzionale dell'altra. Allora valutare anche e capire quali sono gli studi sulla mobilità fatti, perché in quest'Aula tutte le volte che chiedo questo e su tutt'altro uno studio sulla mobilità non c'è mai. Ma torno al tema dell'accesso. Allora, sul progetto del nodo, su quello Bucci arrivò a chiedere la modifica per fare l'accesso diretto dall'autostrada al porto. Ora mi pare di capire, dalle osservazioni fatte in questo progetto, che si cambia di nuovo quell'aspetto lì e quindi non c'è più l'accesso diretto all'autostrada, cioè Bucci ha modificato un progetto e poi pare che, invece, tornando al progetto attuale, nuovo, del tunnel sub-portuale, si ritorna indietro. Cioè non vorrei che anche qui, risorse pubbliche vengano utilizzate per continuare a cambiare e ad arrivare a una confusione totale. Lungomare Canepa, allora, dopo lo scippo sul Waterfront sono rimasti 10 milioni, vorrei capire, visto che abbiamo qua Autostrade, 15, scusi, quindi dopo lo scippo sono rimaste 15 milioni. Allora, si è detto che Autostrade all'interno dell'opera del sub-portuale farà le barriere tanto richieste sul Lungomare Canepa. Allora, quelle barriere sono comprese all'interno dei 700/900 milioni? Sono pagate, verranno pagate dal pedaggio dei genovesi? Verranno pagate dai cittadini del Lungomare Canepa? Perché questa storia delle barriere di nuovo è molto imbarazzante, diciamo così. Quello che dico e vado alla conclusione, ripeto, ho provato a sintetizzare, è che ci sono dei temi centrali rispetto ai quali un'opera così importante dal punto di vista economico, impattante, non ha certezza economica di realizzazione e questo è già un problema; doveva essere



COMUNE DI GENOVA

un risarcimento e mi pare, sono certa, che tutto questo diventa un aggravio e non sono chiari gli obiettivi rispetto ai quali andranno a migliorare la vita dei genovesi. Perché se quell' accordo ha un senso, ha un senso che a mio avviso non ha, se lo avesse avuto dovrebbe aver chiaro come migliorerà la vita dei cittadini genovesi, oggi la vita dei cittadini genovesi è solo peggiorata da Società Autostradale, in molti sensi, e mi pare che sul tema lavoro, sul tema Piano regolatore portuale, come si inserisce tutto questo all'interno del miglioramento e dell'indirizzo, della messa a sistema di tutta la viabilità su ferro e su gomma che si sta svolgendo con tutti i milioni di euro che stanno arrivando su questo. Allora, se non c'è un pensiero e una regia, chi la fa la regia? Altra domanda sostanziale, Assessore, la faccio a lei, di tutto questo, di tutta questa rete, che è molto concentrata in un perimetro molto ristretto, gli alberi ben venga, perché qua invece li vanno a tagliare dappertutto, ma non possono gli elementi di scelta, perché il tema è che le infrastrutture verdi sono importanti, ma oggi la grande richiesta è come, da una parte, il porto possa godere come forza e come possa incrementare il lavoro. Oggi ogni opera, e vado a finire, Presidente, ogni opera che noi immaginiamo, così impattante, così anche di sacrificio di nuovo per i genovesi, deve anche aumentare i posti di lavoro. Allora, rispetto a questa operazione aumenteranno i posti di lavoro? Domanda semplice, però di solito quando si vanno a ricollocare aziende, a ridefinire, a seguito di una viabilità, tutta l'organizzazione di metà porto, praticamente, dobbiamo almeno aver chiaro che non perdiamo posti di lavoro. Questo è essenziale e soprattutto che tipo di trasporto va a migliorare, perché questo in teoria è un'infrastruttura trasportistica e poi quando inizieranno i genovesi a pagare secchi tutto quello rispetto a quanto in realtà non avranno mai mai di ritorno per quanto è accaduto alla città di Genova.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie, Consigliera. Consigliere Bruzzone.

BRUZZONE Filippo - Lista Rosso Verde

Grazie, Presidente. Ringrazio gli auditi per la presentazione. Cercherò di svolgere il mio intervento su cinque domande, due per i tecnici e tre più per il Vicesindaco Piciocchi, partendo delle due un pochino più tecniche e quindi sul costo. La linea rossa è 930 milioni, se ho capito bene, allora, la prima domanda che faccio è, sempre se ho capito bene, il ragionamento parte da un progetto del 2005, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e quindi la prima domanda è: se si riesce ad abbassare il costo dell'opera partendo da un progetto, che in realtà non è totalmente nuovo perché, ripeto, se ho capito bene, ci si appoggia a un'idea che aveva già avuto un percorso autorizzativo. Quindi la prima domanda è questa: all'interno dei costi se sono già calcolati i costi di bonifica. Perché immagino che dopo decenni e decenni di attività portuali, non oso immaginare cosa possa esserci di sotto, anche a livello di bonifica di ordigni, se non ricordo male fino a un mese fa abbiamo trovato all'interno dei lavori del Waterfront un ordigno della Seconda Guerra Mondiale. Quindi se all'interno di questi 930 milioni siano o non siano già calcolati i costi di bonifica sul dove si andrà a intervenire, così come sulle manutenzioni un passaggio che non mi è chiaro è se, visto l'impatto dell'opera, se i costi di manutenzioni siano già previsti e quindi Autostrade ha intenzione di tenersi, lo dico in modo poco tecnico, un gruzzoletto da parte e attingere a un fondo *ad hoc*, oppure se tutte le volte che sarà necessario intervenire, si andrà a intervenire sui pedaggi, quindi è macro argomento costi. La seconda domanda, per la parte più tecnica, è quando a un certo punto della presentazione ho intravisto "demolizione edifici" e quindi se possibile avere qualche dettaglio in più su quali edifici sarà necessario demolire, che edifici sono, che finalità hanno, se sono uffici, se sono, come diceva prima la collega, posti di lavoro, insomma, su che cosa andiamo ad impattare. La domanda invece è più per il Vicesindaco Piciocchi. Guardi, Vicesindaco, credo che sia la prima volta in 6 anni e lo dico anche con una certa emozione, che ci confrontiamo

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

sul primo vero progetto, anche se figlio, in realtà, di un'elaborazione precedente, che questa Giunta porta e che ha, potenzialmente, in base a come lo andremo a gestire come Comune, la potenzialità di cambiare qualcosa davvero in città. È il primo progetto, a mio modo di vedere, in sei anni, prima in Municipio e adesso qui, che veramente portate all'attenzione del dibattito pubblico un qualcosa che potenzialmente possa essere rivoluzionario. Quindi è, utilizzo un termine a voi caro, è molto sfidante. Parto dalla prima domanda che forse sembra la più banale, ma chi come me ha vissuto un'esperienza municipale terrorizza, sempre. Nel momento in cui sento, nella presentazione e cito il primo che mi sono segnato, il Parco della Lanterna con 800 alberi, la prima domanda che mi viene in mente è: chi li mantiene? Questa è la prima domanda che mi viene, perché, ripeto, facendo tesoro della mia esperienza municipale, noi possiamo fare anche tutti i parchi che vogliamo, i più belli della storia, ma se non ci mettiamo d'accordo su chi li mantiene, se abbiamo le risorse per mantenerle, non facciamo un favore alla città, rischia di essere una tinta di verde su un rendering e nulla più e quindi perdiamo la prima occasione per cambiare veramente il volto alla nostra città. Guardate, in questi giorni c'è un dibattito molto forte sulla, io dico o, meglio, noi diciamo "non cura del verde in città". Allora, se mi si propone di piantare 800 alberi in un unico parco, la prima domanda che faccio è: chi li gestisce? Cioè ASPI lo crea e poi lo trova ASTER? Abbiamo i fondi per prenderci cura del verde in città o no?

Le altre due domande in realtà si legano, Vicesindaco, ecco perché ritengo che questo sia il vero primo progetto che potenzialmente può cambiare il volto alla città. Abbiamo oppure, siete voi che governate, avete l'intenzione di allontanare da Via Gramsci il trasporto pesante? Cioè oggi su Via Gramsci transita tutta una serie di servitù, tra cui i mezzi pesanti. Questo intervento ha la finalità di allontanare dalle case il transito di mezzi pesanti? L'intervento proposto oggi pomeriggio è un'alternativa al traffico privato? Perché questo significa, come primo impatto, che se io allontano il traffico privato, cito Via Gramsci, perché è la prima che vedo così, nella cartina, significa che noi siamo chiamati a rivedere totalmente il TPL in quella zona. Che cosa voglio dire? A quel punto mi aspetto una progettualità di trasporto pubblico locale in sede propria, in mezzo alla carreggiata, non di lato, perché se non continuerà ad avere il problema che oggi è in Via Gramsci. Ma ce l'ho in Via Gramsci, ce l'ho in Via Canevari, è uguale, cioè ho messo un po' di giallo sull'asfalto, ma quel giallo non è efficace. Quindi, secondo me, la vera sfida, oltre al ragionamento sulla Sopraelevata è: come vogliamo restituire, in termini di vivibilità, a quella parte di cittadinanza e in senso più ampio alla città tutta che oggi si affaccia su Via Gramsci. Cioè i mezzi pesanti dove vanno a finire e se abbiamo veramente intenzione di rivedere il TPL, perché solo così io credo che l'intervento, condivido molte delle domande della collega che mi ha preceduto, quindi non le ripeto, ma solo così abbiamo veramente l'occasione di restituire una diversa fotografia della città, perché altrimenti se manteniamo Via Gramsci per quella che è e semplicemente, ovviamente tra mille virgolette, inseriamo il tunnel sub-portuale, non cambiamo volto alla città, anzi incentiviamo l'utilizzo del mezzo privato, quindi l'inquinamento e non rendiamo più vivibile la nostra città. Ecco che queste volevano essere tre domande, spero, precise e più che ai tecnici volevo fare al rappresentante della Giunta per capire la visione che abbiamo e quindi eventualmente un confronto su tale visione. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Commissario Alfonso.

ALFONSO Donatella Anita – Partito Democratico

Grazie, Presidente. Dico la verità, ci sono delle cose, purtroppo la vicenda del tunnel è un qualche cosa che ogni tanto ritorna negli ultimi vent'anni. In realtà c'era stata anche prima, ci sono anche tutta una serie di testi (incomprensibile) del 2014 che parla di quello che deve essere il futuro



COMUNE DI GENOVA

della Sopraelevata e ricorda che quando fu costruita la Sopraelevata, quando si decise nel 1959 per valutare un sistema di spostamento veloce all'interno della città, si valutò anche un tunnel sottomarino che venne accantonato perché con le capacità tecniche del tempo irrealizzabile, però c'era, è rimasto qualche cosa sotto. Negli anni 2007-2008, quando l'architetto Renzo Piano venne incaricato di sovrintendere a quello che doveva essere il nuovo Piano regolatore, attraverso il laboratorio dell'Urban Lab, c'era stata più volte la possibilità di interloquire con lui, nel senso che incontrava la stampa regolarmente e ci raccontava le cose che stava disegnando e si parlò del tunnel, si parlò addirittura di un tunnel a monte, sotto circonvallazione a monte. Quindi le ipotesi c'erano tutte. Di parlò tanto di linea verde allora, ma la linea verde allora era quella che diceva che non si sarebbe dovuto costruire oltre il costruito sulle colline. Poi, ovviamente, si parlava anche di riportare gli alberi in città perché mancavano. Ecco, l'unica cosa, però, per quello che riguarda il tunnel, qui c'è stata una società del tunnel, quindi Genova è un luogo nel quale nulla si crea e nulla si distrugge, tutto si mantiene e a un certo punto spunta di nuovo. Questo è il discorso del tunnel, perché la Tunnel Spa provò a lavorare per diversi anni, ci fu un progetto, ce ne furono due, si disse allora che il progetto del tunnel doveva costare 4 milioni di euro, sto parlando del 2002, 4 milioni di euro per 700 metri, perché era San Benigno e Calata Gadda praticamente. Adesso siamo 3,5 chilometri, 930 milioni di euro, voi fate tutti dei riferimenti ma comunque il costo è un costo molto importante ed è un costo sul quale certezze non abbiamo, come abbiamo detto, come hanno detto i colleghi, che sia definitivo. Allora adesso comincio a chiedere delle cose, perché, per esempio, si è parlato del parco lineare della Lanterna con un metro e mezzo di spazio vegetativo. Io faccio assolutamente il riferimento a quella che è stata la realizzazione del parco lineare di Cornigliano accanto a Via Guido Rossa, per il quale gli abitanti della zona hanno segnalato più volte che si tratta in realtà di un'unica lunga aiuola più che un parco e che comunque essendo stretta da una parte tra la strada a scorrimento veloce e dall'altra parte tra il quartiere, è in difficoltà, come è stato detto prima dal collega, chi poi li gestisce questi parchi, perché, comunque, attenzione, il Parco della Lanterna è in un'area che è porto e nel porto si lavora. Quindi possiamo sicuramente cancellare, diminuire, ridurre l'inquinamento da traffico ma evidentemente l'attività, lo spostamento delle merci, lo spostamento dei mezzi pesanti, l'arrivo delle navi, tutto questo ha un impasto e ha un impatto che va considerato anche sotto altri profili. Mi sono presa due appunti. Ad esempio il varco Etiopia, visto che ha già traffico per quello che riguarda la nuova diga e tutto quanto, com'è pensabile di mettere insieme il cantiere del tunnel col cantiere della diga e la possibilità per i mezzi portuali di accedere a Ponte Etiopia? Sempre per questa storia come ci si arriva al SECH, a Calata Bettolo, a tutti gli altri? Dal punto di vista invece della viabilità urbana, avete valutato, qualcuno ha valutato cosa significhi l'accesso? Quello che è stato detto prima, per esempio, che non c'è più un accesso diretto dall'autostrada, in questo caso si potrebbe rischiare dall'autostrada al porto che cosa succede nel momento in cui si rimette mano nella progettualità di quell'area, quando ci sono, per esempio, come stiamo vedendo in queste settimane, l'entrata per il traffico dei traghetti chiaramente crea dei problemi non secondari, da questo punto di vista.

Vorrei dire anche un'altra cosa, questa è per l'entrata e poi c'è per l'uscita. L'uscita quindi prosecuzione del Parco di Piazzale Kennedy su lungo Viale Brigade Partigiane. Viale Brigade Partigiane è stata recentemente e con gran rullo di tamburi re-inaugurata dopo che è stato terminato il riassetto delle aiuole storiche. Le aiuole storiche vengono cancellate. Allora, io non sono contraria all'idea di un parco che vada verso Brignole, perché mi ricorda quello che sta avvenendo a Nizza, dove c'è tutta una spina verde che sta salendo verso il Papillon (?) dal centro verso oltre il tunnel del Papillon (?). Però mi incuriosisce il fatto che sono costati parecchi soldi questa sistemazione e viene letteralmente buttata via. Altra cosa, alberi o, meglio ancora, palme che vengono collocate in viale Brigade Partigiane, sotto c'è la copertura del Bisagno, quindi devono essere collocate attraverso cassoni di cemento ed altre strutture di questo genere. Come si riescono a compatibilizzare l'altezza della copertura e gli alberi in questa posizione? Ultima cosa, visto che se n'è parlato, la terza parte, cioè l'area di Via Madre di Dio. Bene, l'area di Via Madre di Dio cosa



COMUNE DI GENOVA

significa? Giustamente l'architetto diceva "per il momento si parla solo di due rampe, si parla solo delle rampe poi la sistemazione esterna verrà decisa in un secondo tempo". Attenzione! Però questo significa cancellare quello che è attualmente l'imbocco di Via Madre di Dio dalla Sopraelevata? Perché resta sempre la questione: cosa faremo della sopraelevata. Credo che sulla Sopraelevata è difficile valutare tutto dopo, come ha detto il Vicesindaco Piciocchi, perché evidentemente le interconnessioni sono tante. Allora chiedo ancora una cosa, la Sopraelevata, nel caso si dovesse abbattere, chi paga il costo dell'abbattimento? A chi tocca? Tocca ad Autostrade? Tocca al Comune di Genova e il Comune di Genova avrebbe la possibilità – e questo lo devo chiedere al vicesindaco – di affrontare un costo che non è assolutamente secondario? Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Commissario Ceraudo, prego.

CERAUDO Fabio – Movimento 5 Stelle

Più che la Commissione del tunnel sub-portuale sembra musica e foreste. Lo dico con ilarità semplicemente per capire che noi abbiamo fatto una serie di domande precise e a queste domande sono state poche risposte, qualcuna utile, tipo, appunto, la questione di non demolire la Sopraelevata prima della costruzione del tunnel sub-portuale e anche valutare la possibilità di mantenerla o non mantenerla, quello poi alla cittadinanza noi abbiamo sempre detto che il tunnel è un'opera utile, lo dicevamo già anni fa, e che la Sopraelevata, sicuramente, nel caso fosse funzionale il tunnel, come dovrebbe essere, probabilmente sarebbe in parte superflua, ma sicuramente questo è una scelta che va condivisa con la città e con la cittadinanza in modo tale da capire realmente quale sia l'utilizzo. Questo vale anche, come detto in precedenza e come avevo chiesto, sulla questione di Viale Brigate Partigiani sulle aiuole e cioè sono state rifatte le aiuole storiche ed erano fatte anche in quella maniera lì, proprio perché, sì, c'è stato lo scolmatore e quindi un'opera importante, ma in caso di emergenza idraulica, un intervento d'urgenza su quella zona lì può essere effettuata proprio in virtù che lì non ci sono degli alberi e non ci sono degli ingombri che possano permettere un intervento urgente e sappiamo benissimo come il nostro territorio a livello idrogeologico è delicato. Per quanto riguarda il Parco della Lanterna, noi siamo positivi, nel senso che è un'opera fantastica che va a riqualificare la città ed è importante perché comunque la Lanterna fa parte integrante e importante della nostra città, è il simbolo della nostra città, quindi è sicuramente un'opera che andrà a migliorare, ad abbellire la nostra città. Però la questione di capire realmente come gestire il verde, visto che siamo in seria difficoltà negli ultimi anni e questo è un elemento che è già stato detto ma è presente, sappiamo benissimo che l'Amministrazione lo sa perché i costi della manutenzione del verde sono molto alti e noi abbiamo già chiesto di aumentare l'opportunità di avere più giardinieri, di avere più risorse per il verde pubblico, vorremmo capire se c'è questa opportunità, se c'è l'opportunità siamo ben contenti di avere più verde nella città, anche perché la prospettiva era quello di piantare un albero ogni nato. Sappiamo benissimo che questo è impossibile ma se questo non è un rendering ma è la verità di quello che si vuol fare, ben venga, perché il verde in città non può essere criticato, può essere solo un valore aggiunto per la città ma deve avere una logica. Perché quello che noi vorremmo capire realmente, e che non ci è stato identificato, sono i costi. Okay, non saranno a carico dei genovesi e questo già è una partenza, però quello che non capiamo è: se l'opera era quantificata inizialmente a 700 milioni, l'opera viene fatta da Anas, anche in quello bisogna chiarirlo come opera di, chiamiamola, compensazione, ripeto, compensazione su una tragedia come quella del Morandi, lo ripeto sempre, non esiste ma viene decisa dalla regione e dal comune di Genova per fare questo tipo di opera e decidere di applicare quest'opera. ANAS che fa le opere, praticamente un anno dopo la progettazione, aumenta i costi del 40 per cento per questioni di materie prime. Sappiamo che tutte e due sono due società

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

partecipate dallo Stato, cioè lo Stato inizialmente e ASPI decide di quantificare quel tipo di provvedimento per non entrare, lo voglio ricordare, all'interno del processo, perché in questa maniera si levano dalle responsabilità processuali e quindi trovare una forma di compensazione. ANAS, che è un'azienda anche loro statale, aumenta i costi del 40 per cento, che vanno applicati sul costo e arriviamo a 900 milioni. Quindi abbiamo soltanto un margine, tra virgolette, di 30 milioni, che a nostro parere sono pochini, visto le questioni che noi non abbiamo visto, perché quello che ci chiediamo è quello, quando uno costruisce una casa comunque fa un capitolato lavori e vorrei capire, ed era la richiesta che ho fatto prima, se esiste questo capitolato lavori, perché se esiste vorremmo capire i costi di questo tipo di opera e cioè quanto costa la il percorso che viene fatto, quanto costa la bonifica, quali sono le interferenze, le demolizioni, se abbiamo l'opportunità di avere un capitolato lavori dei costi. Quindi non un elenco adesso, magari, e vi capisco se non ce lo dovete fare, ma avere l'opportunità, come Consiglieri Comunali, di avere poi una parte, non solo un rendering, ma un capitolato dei costi, preventivi, perché è naturale che la sfera di cristallo non ce l'ha nessuno, che però possa certificare quello che voi oggi ci dite. Questo è fondamentale e ad oggi queste risposte, per ora, che avevamo già chiesto all'inizio della Commissione, non le abbiamo ottenute.

Poi abbiamo la questione di Lungomare Canepa, lo spostamento dei soldi per fare il parco di Piazzale Kennedy che va comunque non a unire bene quella parte di Lungomare Canepa, che dovrebbe essere tutelato un po' di più, visto che comunque è parte integrante, poi, del Parco della Lanterna e invece rimane molto a scorrimento veloce e troppo vicino alle case e ai Palazzi. Questo dovrebbe essere magari approfondito meglio, in modo tale da avere un impatto minore per i cittadini che abitano in quel contesto. Perché poi al fianco, almeno da rendering, abbiamo visto, appunto, anche il nodo di San Benigno, quindi avremo quelle corsie lì, la parte dell'entrata del sub-portuale, la parte del nodo di San Benigno e quindi in quella zona ci sarà logicamente un traffico che aumenterà in maniera spropositato, quindi non andrà certamente ad aiutare. Poi, appunto la questione se c'è stato uno studio di impatto ambientale sull'opera e quali sono i risultati iniziali di quell'impatto ambientale che sarà sulla città e se poi saranno, appunto, monitorizzate le opere il controllo sulla qualità dell'area. Quindi capire un attimino se abbiamo l'opportunità di avere queste risposte dettagliate. Siamo contenti comunque della questione che la Sopraelevata rimarrà fino sicuramente alla fine del tunnel sub-portuale. Siamo contenti che i costi non verranno addebitati alla cittadinanza, però vorremmo avere delle garanzie su quello che è il cronoprogramma, perché ad oggi, con questo rendering non abbiamo nessun elemento per avere chiarezza e trasparenza sull'opera.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Commissaria Bruzzone, prego.

BRUZZONE Rita – Partito Democratico

Grazie e buongiorno. Con qualcuno ci rivediamo e quindi – come dire? – è quasi un proseguo della Commissione che abbiamo fatto recentemente su Lungomare Canepa e vorrei proprio partire da lì, nel senso che ci siamo lasciati la volta scorsa con quel bellissimo rendering della Lanterna e del suo parco ed è stato detto ai cittadini di Lungomare Canepa che le barriere a quel punto compariranno nel momento in cui finirà il tunnel sub-portuale, correggetemi se dico una sciocchezza ma non credo, perché in effetti il Lungomare Canepa diventerà la strada di scorrimento. Perché se l'accesso del tunnel sub-portuale è in corrispondenza del Parco della Lanterna e l'accesso autostradale non sarà più quello di Genova Ovest ma quello dell'autostrada A 10, quindi dell'uscita di Genova aeroporto, di fatto noi stiamo dando ragione a questi cittadini, glielo davo anche prima, ma, in effetti, dall'uscita di Genova aeroporto, rispetto alla strada Guido Rossa e a Lungomare

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

Canepa, consente l'accesso, perché ho letto con molta precisione, non sono un tecnico, tutto il progetto ed effettivamente l'accesso più imponente è quello da Ponente, scusate il gioco di parole. Per cui la prima obiezione che pongo è: rispetto alle richieste dei cittadini di Lungomare Canepa, anche perché l'immagine di un parco lineare è molto bella, io ritengo che sia bellissimo quello che è stato presentato oggi rispetto a tutta la presentazione del verde, perché oggettivamente e anche soggettivamente quello che immagino in una riqualificazione urbana di una città che subisce, tra virgolette, un'opera infrastrutturale così imponente, ponendomi chiaramente il pensiero dei costi perché quelli non sono sicuramente a carico di ASPI, sul suo mantenimento. Però è oggettivamente una visione di città che è solo da questa parte, perché io, lo sapete, arrivo da Ponente e sinceramente quello che vedo al di là della Lanterna è un'altra cosa, ma ne discuteremo in seguito, anche perché c'era un bellissimo progetto di un Waterfront di Ponente, che spero di vedere prima o poi. Ma quello che voglio dire è: cosa immaginiamo rispetto al Lungomare Canepa? Quindi credo che le barriere siano il minimo essenziale prima ancora che parta il tunnel sub-portuale. Che cosa succede su varco di Ponte Somalia? Perché comunque ci sarà l'interferenza con l'ingresso dei mezzi pesanti che vanno in porto. Qui aggiungo un'altra voce che è quella che nessuno cita più ma che è della strada sulla sponda sinistra del Polcevera, perché anche la sponda sinistra del Polcevera doveva portare lì e credo che tutto sia molto rallentato. Sulla sponda destra ci abbiamo fatto dell'altro, l'abbiamo data in concessione, sulla sponda sinistra sarebbe interessante comprendere quella parte lì se andrà completamente, per cui i mezzi che arriveranno dalla Valpolcevera potranno immettersi direttamente sull'ultimo pezzo di Guido Rossa, per poi entrare nel tunnel sub-portuale, perché, se non ho compreso male nella lettura, rispetto al superamento del progetto del 2003, l'accesso nel tunnel non è solo per le vetture, è per tutto il traffico. Mi sbaglio? Quindi ci sarà un ulteriore, spero, smaltimento del traffico rispetto a quello che segnalava il collega Bruzzone, mio omonimo. La prima domanda che pongo è: bene, sono assolutamente convinta rispetto al fatto che la prima parte di Sopraelevata vada lasciata, però si legge nel testo che il pezzo di mezzo, cioè quello un po' prima del Parco del Principe, via Buoizzi, debba essere abbattuto per ridare spazio alla città, cioè rivedere il famoso mare, quindi si cita Palazzo San Giorgio, si cita il Palazzo del Principe ed oggettivamente è la parte quella che impatta di più. Invece ritengo che il primo pezzo di Sopraelevata, come l'architetto piano ha recentemente rilasciato in un'intervista, è veramente una visione superba di Genova ed è una visione che da genovese a me piacerebbe molto poter mantenere. È giusto che la cittadinanza si attivi sotto questo punto di vista, ossia sia partecipe rispetto alla scelta della città. Certo, sono costi, c'è stata anche una polemica televisiva tra il nostro Sindaco e il Senatore Basso rispetto ai famosi 100 milioni che non sono finanziati da ASPI. Anche qui chiedo conferma del fatto che debba esserci la spesa di questi 100 milioni. Immagino che il nostro Vicesindaco le troverà sicuramente, ma per esempio un reperimento di quelle risorse.

Per quanto riguarda, invece, la parte di tunnel sotto il bacino portuale, è a meno 40 metri, se ho letto correttamente, per poi arrivare a meno 30 e poi sbucare oltre il Waterfront, sulla parte di innesto della Sopraelevata di Levante odierna e faccio questa domanda. Intanto le interferenze rispetto a tutta la parte industriale che è lì, perché un'interferenza sulla parte industriale è il famoso capannone, edificio CSM, sul nodo di San Benigno, che viene demolito e anche a me piacerebbe sapere dove viene ricollocato, ma non è l'unica parte industriale, che quella parte portuale del nostro bacino perde. Quindi quanti posti di lavoro, perché i sindacati li abbiamo fatti sedere su, ma credo che questa sia una domanda che vorrebbero porre, rispetto al dislocamento, rispetto a riparazioni navali su cui abbiamo avuto modo di discutere già ampiamente in 54, in altre Commissioni, riparazioni navali è il comparto più grande che è medio funzionante. Quindi la domanda è: poi magari ci sarà qualche mio collega che approfondirà, cosa pensiamo di fare, perché i bacini di carenaggio sono i bacini più antichi ma i più importanti, dove si svolge la maggior parte di lavoro. Dicevo, passa a meno 30, per poi risalire a più 5 rispetto all'uscita dell'attuale Sopraelevata. La mia domanda è: perché non si pensa di utilizzare invece che, perché ho letto, praticamente, sbucherebbe dove c'è adesso il distributore Eni, all'incirca, dovendo mantenere la Casa dei Pescatori, l'edificio

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

ACI, eccetera, perché non utilizzare la rotonda per uno sbocco? Ma soprattutto nel rendering che abbiamo visto e che si legge anche nel progetto, a questo punto, se rimarrà così, quindi all'altezza del distributore, la pista ciclabile che è presente e il marciapiede dovrebbero sparire, quindi con uno spostamento sull'altra parte rispetto sia la pista ciclabile che alla parte pedonale. Tra l'altro, la pista ciclabile che viene immaginata anche nell'ultima intervista e comunque in quello che si legge, superiormente, cioè su Corso Aurelio Saffi, che dovrebbe essere questo sbocco rispetto, diciamo, allo Yachting Club dove dovrebbe esserci questa ascensore che porta, tra l'altro, i pedoni e i ciclisti da sopra a sotto, con una sorta di sopraelevazione, per cui sotto si dovrebbero liberare degli spazi, perché credo che comunque permanga il problema di un passaggio in area demaniale, di una strada comunale, magari, che si può risolvere, non lo so, lo chiedo. Quindi Via Madre di Dio è un altro problema di innesto con le due rampe che rimangono e che dovrebbero avere un senso inverso rispetto a come sono oggi. Mi sbaglio? No? Ecco, allora questa è una informazione errata che mi è arrivata. Però, detto questo io credo che sia una grande opera per Genova, sono assolutamente favorevole, spero che ci sia una revisione dei costi che sia importante e precisa, perché, vedete io appartengono a quella parte di città che dal 2018, l'ho già detto in diverse Commissioni, non ha ottenuto nessun miglioramento, né dal crollo...vabbè, il crollo è stata una cosa drammatica, per il rifacimento perché noi viviamo imbottigliati in un traffico pazzesco in continui lavori. Noi eravamo quelli che dovevamo così di questa gratuità, l'abbiamo persa, adesso però scopriamo che tutta Italia si pagherà il tunnel sub-portuale. Ecco, mi permetto questa nota di critica perché non è un bel segnale che viene dato rispetto ai cittadini e alla tragedia che questa città ha vissuto. Qui mi fermo, grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Prima di cedere la parola vi chiederei di fare uno sforzo di contingentamento, perché sennò non riusciamo a finire entro le cinque, quindi, magari, se potete non utilizzare tutti i 10 minuti ma magari la metà, ci sarebbero ancora 25 e poi il tempo per ascoltare le risposte, sennò non riusciamo. Grazie. Commissario D'Angelo, prego.

D'ANGELO Simone – Partito Democratico

Grazie, Presidente. Cercherò di essere molto breve, stando nei 4 minuti e 52 secondi a disposizione. Questo per manifestare, primo, un dispiacere, il fatto che si affronti, come spesso accade in quest'Aula, una discussione su un'infrastruttura, in questo caso strategica, senza una visione complessiva sulla rigenerazione della città, ma soprattutto in assenza di una discussione complementare sul Piano regolatore portuale. Questa è un'opera che ovviamente impatta in maniera abbastanza evidente su quella che è l'attività lavorativa del porto di Genova e noi però sappiamo che la fine del percorso del Piano regolatore portuale arriverà al 31/12/2024, così ci è stato detto e in qualche modo continueremo e perseguiremo, diciamo così, la discussione su questa infrastruttura in assenza di alcune certezze. Questo perché spesso e volentieri la discussione che riguarda quello che è l'evoluzione che sta a valle della costruzione del tunnel sub-portuale viene fatta spesso sui giornali oppure nelle cene del nostro Sindaco. Lo dico perché con un po' di ironia, ma che ironia non è, in questi mesi abbiamo visto e abbiamo ascoltato un po' di tutto. Abbiamo saputo dai quotidiani cittadini come, rispetto al tunnel sub-portuale si pensava addirittura di spostare e delocalizzare l'area delle riparazioni navali a Murtedo per trasformare il comparto in una grande zona di abitazioni di lusso. Abbiamo visto il test di apertura alla viabilità ordinaria dell'area delle riparazioni navali, con un costo ingente, 12 mila euro al giorno, così come evidenziato dal Vicesindaco Piciocchi in un'interrogazione diretta in quest'Aula e in qualche modo è scomparso dal Tavolo un ragionamento generale su quello che è il beneficio in un ambito, quello del porto, che sicuramente è oggetto di tante attenzioni ma purtroppo in quest'Aula di poche discussioni. Lo dico

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

perché rispetto a quella che è la cronaca cittadina abbiamo assistito, come dicevo poc'anzi, a diverse riflessioni, ma poche erano supportate da numeri. La collega Bruzzone citava il tema del capannone CSM, quindi l'impatto che avrà su quell'area, su quei lavoratori e in qualche modo abbiamo assistito anche a una discussione un po' strabica rispetto a quello che è l'impatto sull'area delle riparazioni navali. Ricordo sommessamente come ci veniva dato per certo la delocalizzazione di alcune attività nell'area delle ex lavanderie e poi dai giornali scoprivamo che il Comune di Genova si faceva portatore di un'istanza di riacquisizione all'area Comunale dello stesso capannone per un'operazione, pare, anche lì, di edilizia, di area residenziale di lusso. Allora, in qualche modo, penso che, con somma fatica, ringraziando chi è venuto qui oggi a esporre il progetto quanto meno a darne evidenza a quest'Aula, la domanda che un po' arriva anche a chi rappresenta questa Amministrazione, quali sono le garanzie che questa Amministrazione può dare alla città e ai lavoratori, soprattutto del comparto delle riparazioni navali dell'area portuale di Genova, affinché l'inserimento di quest'opera non diventi un elemento di criticità rispetto a un equilibrio, quello del comparto, che sappiamo vive su una dimensione di competitività molto alta. È un comparto sicuramente di eccellenza, ma che, come tutti i settori strategici, spesso soffre anche di una dimensione di mercato fluttuante. Ora, in questo senso, io penso che questa Commissione, debba finire con delle parole, diciamo così, che chiudano in parte alcuni dubbi che sono stati consegnati alla città e penso un impegno formale anche rispetto a come si sta muovendo l'Amministrazione in coabitazione con l'Autorità di sistema e con Autostrade, per avere alcune certezze. La prima, che la ricollocazione di tutte le attività sia un qualcosa di certo, che non ci siano perdite di posti di lavoro da nessuna parte. La seconda è che la costruzione dell'infrastruttura non abbia un impatto sull'area delle lavorazioni. Questo penso sia l'elemento che più preoccupa tanti in questa città, perché è evidente che il tracciato colpisce in buona parte l'area delle riparazioni navali e non solo, ecco, come si intende, in qualche modo, garantire la piena efficienza di quell'area anche in presenza dei Cantieri che riguarderanno poi l'accesso e il collegamento del tunnel alla città. Lo dico riprendendo quanto dicevo all'inizio perché la soluzione che ci era stata somministrata dal Sindaco di Genova era che chiudevamo le riparazioni navali e ci facevamo case.

Ora, rispetto a quella impostazione, cosa è cambiato in questi mesi, cioè qual è la garanzia che noi diamo al comparto, ai lavoratori e agli imprenditori, affinché non ci siano dubbi rispetto alla possibilità di proseguire senza conseguenze o ritardi, quella che è l'attività lavorativa che si muove in quell'area. Credo che sommati questi elementi, uno sforzo, ecco, lo chiedo anche alla Presidenza, di una riconvocazione con le organizzazioni sindacali, ma anche con uno sforzo in più, quello di ricollegare queste discussioni a una visione generale rispetto alla città, perché è evidentemente che un'opera di questo tipo ha al suo interno una pluralità di oggetti da definire che sono infiniti. Ci sarebbero un miliardo di domande rispetto alle viabilità e come si inserisce l'opera della viabilità del Levante o cosa accade nell'area di accesso di competenza del Municipio Centro Ovest, il mondo del lavoro. Sono tantissimi gli argomenti che riguardano questa Commissione. La speranza e l'auspicio è che questa Commissione venga riconvocata il prima possibile con un metodo di lavoro che dia la possibilità a quest'Aula di esprimersi e di raccogliere quelle che sono le istanze che arrivano dalla città. Lo dico perché l'ultima volta che abbiamo visto qui una discussione su una grossa infrastruttura, molto meno costosa rispetto a questa, era la mitica funivia stazione marittima Forte Begato. C'era stato detto che sarebbe stata riconvocata una Commissione da lì a poche settimane, la stiamo ancora attendendo. Non vorrei trovarmi nelle condizioni di dover discutere del tunnel sub-portuale quando dobbiamo fare l'appello alle aziende che hanno trovato una ricollocazione, in presenza della prima pietra posata o forse della seconda, perché la prima l'abbiamo già posata, da parte del Gotha che governa questo paese, questa Regione e questa città.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Commissario Pandolfo, prego.



COMUNE DI GENOVA

PANDOLFO Alberto - Partito Democratico

Grazie, Presidente. Accogliendo con immutato entusiasmo l'idea di un tunnel sub-portuale che era quella che motivava l'annuncio di Beppe Pericu nel 2001, di un progetto che costava 620 milioni di euro, mi domando davvero come si possa aver accettato che l'ipotesi progettuale odierna possa costare solo 700 milioni di euro, nel senso che credo che chiaramente solo per l'attualizzazione dei costi, a distanza di oltre 20 anni, fosse una cosa inaccettabile. Il dramma è che noi abbiamo sentito quest'oggi, dall'illustrazione che è stata fatta, che il surplus di costi sarà a carico degli italiani o comunque di chi percorrerà il tratto autostradale. Questo credo che sia un danno grave che non può compensare con quella rinuncia alla gratuità e nemmeno alle altre opere. Questo credo che sia un fatto politico importante, nel senso che il costo, sappiamo già, sarà più alto. Non sappiamo bene quanto tempo verrà impiegato per la realizzazione, sappiamo però dalla delibera dell'ottobre, che all'allegato 2 specifica che il tracciato del tunnel si pone come alternativa alla Sopraelevata, per avviare un progetto di riqualifica o dismissione dell'attuale Sopraelevata. Questo è quello che è stato votato in quest'aula, insieme al fatto che l'investimento totale era di 700 milioni di euro e che per la previsione delle operazioni sarebbero stati impiegati 96 mesi, quindi otto anni. Cosa invece smentita dalle affermazioni che sono state fatte più recentemente da Autostrade.

Allo stesso modo, però, nel novembre del 2022 c'è stata un pronunciamento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che già si esprime sulle interferenze con la Sopraelevata, rispetto ai temi della demolizione. Allora, la domanda che pongo, che ribadisco e che ripeto è: quando e per quanto tempo la città potrà essere privata dell'utilizzo della Sopraelevata e non avrà il tunnel? Perché questa è la realtà rispetto all'ipotesi che noi abbiamo visto e che dice che il tratto in prossimità di Madre di Dio e del tunnel delle Casacce non sarà reso funzionale per quanto riguarda la Sopraelevata. Quindi questo tema dell'interferenza credo che debba essere risolto oppure ci diciamo che è il tunnel sub-portuale, questa può essere anche un'ipotesi valida, anzi da cogliere, non avrà l'imbocco nel centro cittadino. Però va chiarita questa tesi, ossia il tunnel collegherà il Ponente al Levante e non si fermerà dal centro. Mentre invece la Sopraelevata, sì, collegherà il Ponente al Levante con la sosta in centro, con la sosta in Piazza Caricamento. Questa è una spiegazione che può essere plausibile. Però tutto questo non è stato affrontato in maniera netta. Assolutamente. In nessuna sede. Da quello che è contenuto oggi nei documenti che sono stati approvati qui dentro, trasmessi al Ministero, dice una cosa diversa, sono qui alle nostre mani e quindi questo è l'elemento. Poi, visto che si è parlato molto del tema del Ponente, mi preoccuperei anche di quella che è l'uscita a Levante. Oggi si prevede che tutto quell'edificio che oggi ospita Genova parcheggi, è una concessionaria, che è quell'edificio vetrato a fianco all'ACI, sarà distrutto per l'imbocco delle due gallerie del tunnel. Mi chiedo se la cifra prevede già l'indennizzo a chi occupa quello spazio, non tanto a Genova parcheggi, perché il Sindaco informalmente mi ha detto che non esisterà neanche più la società, perché verrà inglobata in un'azienda di mobilità unica, per questo io ho chiesto anche che venisse acquistato l'edificio in fondo a Corso Torino, che oggi è propedeutico alla collocazione della scuola della Foce per un futuro utilizzo ed impiego pubblico ma, dicevo, i denari che sono stati stanziati prevedono già l'indennizzo per chi dovrà essere interferito dall'uscita di Levante del tunnel? Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Commissario Crucoli, prego.

CRUCIOLI Mattia - Uniti per la Costituzione

Ringrazio il Vicesindaco Piciocchi per le parole di chiarezza che a me hanno fugato la



COMUNE DI GENOVA

prima perplessità, cioè, lui ha detto in maniera molto chiara che nessuno sarà così matto da toccare la Sopraelevata finché non sarà perfettamente funzionante il tunnel sub-portuale. Sono perfettamente d'accordo, chiedo ancora una specifica, cioè c'è qualche atto ufficiale che dice questo? Se sì, quale? La seconda domanda è, con altrettanta chiarezza il Sindaco ha detto che c'è una sola certezza sulla Sopraelevata e cioè che la parte di Levante dovrà essere demolita. Ovviamente non ha detto quando, quindi è compatibile con quello che dice il Vicesindaco perché basta dire che verrà demolita la parte Levante nel momento in cui sarà perfettamente funzionante tutto il tunnel sub-portuale. Però, a questo punto, viene un'altra domanda che coinvolge anche lo studio di architettura Piano: il Waterfront è concepito, per la sua collocazione geografica, è sostanzialmente una sacca che ha da un lato l'occlusione data dal porto dai riparatori navali e ha un senso per la città, è molto importante per lo sviluppo anche architettonico, funzionale della città, se c'è invece uno sbocco che porta fino al Porto Antico, un collegamento tra ruota e Porto Antico. L'idea originaria era quella della passeggiata di primavera, cioè di fare il percorso pedonale e ciclopedonale a fianco alle aree dei riparatori navali, cosa che però mi sembra essere tramontata per le interferenze che questo darebbe con l'industria della riparazione navale e quindi ho visto, recentemente, che si pensa di portare la *promenade* su Corso Aurelio Saffi, cosa che però, io per curiosità sabato mattina sono andato a fare una passeggiata proprio in Corso Aurelio Saffi e mi sono reso conto che è difficile pensare che quella possa avere uno sviluppo funzionale di collegamento ciclopedonale tra Waterfront e Porto Antico, con la presenza della Sopraelevata. Perché anche se vuoi restringere la portata viaria di Corso Aurelio Saffi, aumentare gli alberi e la passeggiata, però hai a sinistra la Sopraelevata, che peraltro nell'ultima parte è più alta di Corso Aurelio Saffi, quindi ce hai le macchine lì e a destra, comunque, un flusso consistente, che è quello di corso Aurelio Saffi. Quindi, sostanzialmente, come dice l'Assessore Piciocchi, cosa su cui concordo, cioè non si deve toccare la parte di Levante prima di aver finito il tunnel sub-portuale, noi abbiamo gli investimenti del Waterfront di Levante finiti nel 2024 ma non avremo un reale collegamento o comunque avremo la Sopraelevata che interferisce col progetto del Waterfront, quantomeno fino al 2029. Quindi delle due l'una o andiamo a incidere sulla viabilità cittadina o non perfezioniamo o ci teniamo la Sopraelevata sul Waterfront, con l'impatto che questo può avere. Quindi questo è un problema che io vedo insoluto e che non riguarda naturalmente solo il tunnel, ma riguarda l'insieme, la visione d'insieme di tutta questa area. Detto questo, poi ho alcune domande puntuali, cioè la prima è: a che punto sono gli atti autorizzativi, che cosa abbiamo in mano di ufficiale? Io ho visto il documento del 2022 dei lavori pubblici, che è uno studio preliminare, dove peraltro si parla di necessità di demolizione della parte centrale della metropolitana, perché interferirebbe sullo svincolo di Via Madre di Dio, quindi bene che sia superato in questo punto, ma volevo sapere quali sono gli atti progettuali ufficiali che noi possiamo verificare. La seconda, quali sono i tempi di previsione, perché io ho visto delle dichiarazioni che parlano del 2029, ma di nuovo non so se è così, un'opinione o un qualcosa di fondato su calcoli precisi. Infine quant'è il costo presunto di tutta l'opera, perché ho capito che c'è un *price cap*, un livello massimo di spesa per Autostrade, oltre il quale paga il pubblico attraverso un sistema tariffario di tutta la rete, ma non ho capito qual è il costo complessivo dell'opera e quindi se avete già delle risposte in merito. Vi ringrazio.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Vi chiedo sempre di contingentare i tempi perché già così andiamo oltre le cinque quindi non riusciamo a finire entro le cinque. Prego, Commissaria Russo.



COMUNE DI GENOVA
RUSSO Monica - Partito Democratico

Grazie. Ho domande specifiche, quindi cerco di essere molto rapida. Volevo sapere se, “se” perché non sono sicura che, ma se esiste un elenco di attività interferite nel centro ovest dall'opera, che non siano ricomprese nell'area portuale, perché quelle dell'area portuale si sa, ma dell'area non portuale mi pare che manchi questo elenco, sempre se esiste e se nessuna attività viene interferita. Poi mi interessava capire l'intreccio tra questo progetto e gli articoli che ho letto ora e che stanno uscendo sulla Cittadella di San Benigno, come si intersecano le due cose anche come tempi e come realizzazione. Mi interessava anche capire, rispetto a questa opera, i tempi, perché magari è un tema che non è venuto fuori ma sarebbe anche interessante capire come si intreccia questa grande opera e la realizzazione del tunnel con altri realizzazioni di grandi opere che, immagino, abbiano poi un impatto a livello cittadino, il fatto che siano interconnesse. Poi, non so se è il modo giusto per dirlo, ma immagino che ci sarà un modo per far sì che i fumi all'interno del tunnel fuoriescano e quindi dove, come e dove sarà realizzato questo, con il nome tecnico che ha questa cosa, io non lo so, ma me lo direte voi con i termini corretti.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Suspenderei un attimo gli interventi, comincerai a far dare un po' di risposte, perché sennò non riusciamo, appunto, a dare le risposte alle domande già emerse. Non so dei tecnici chi vuole intervenire. Prima Autostrade? Prego, ingegnere Sapio.

SAPIO Francesco – Direttore tronco autostrade per l'Italia

Buongiorno. Volevo rispondere, in realtà, solo ad una domanda che usciva un po' dal tecnico e andava sul tema soprattutto finanziario, quindi i costi e anche un po' i tempi di realizzazione dell'opera, perché sono bene o male ricorrenti in tutti i vostri interventi. Allora, sul tema dei costi è stato chiarito che a fronte di un costo iniziale stimato di circa 700 milioni di euro, nell'ambito di quei 930 che erano opere per il territorio, oggi stiamo proiettando un quadro economico che punta a circa 900 milioni di euro. Chiaramente i 700 milioni iniziali sono un costo totalmente a carico di Autostrade per l'Italia, invece, come è già stato spiegato, l'extra costo verrà gestito nell'ambito della normale dinamica che prevede il contratto di concessione nelle concessionarie autostradali, cioè attraverso un recupero di riequilibrio, più che altro di Piano finanziario. Volevo solo spiegare che i costi di una grande opera. in genere sono quasi sempre previsionali fino alla fine della realizzazione dell'opera, perché esistono una serie proprio di momenti fisiologici della realizzazione dell'opera, nei quali questi costi subiscono delle variazioni naturali. Faccio un esempio. Il giorno in cui, come diceva giustamente Ceraudo, i capitolati andranno in gara, chi offrirà, offrirà con un ribasso, quindi in quel momento i costi paradossalmente scendono. Poi ci sono altri momenti in cui, per esempio avete fatto cenno all'aumento del costo dei materiali, attenzione, anomalo andamento dei costi materiali, perché nel mondo delle costruzioni, nel momento in cui si vince una gara e si fa un'offerta, l'appaltatore si prende lui il rischio di un'oscillazione del costo dei materiali. Nel caso invece in cui si assiste ad un anomalo andamento. come quel famoso 30/40 per cento a cui si faceva riferimento prima, lo Stato italiano interviene a tutela delle imprese di costruzione che non potrebbero più completare l'opera, fallirebbero e l'opera si fermerebbe, ad emettere, tramite decreti ministeriali, dei meccanismi di riconoscimento. Quindi noi oggi, alla luce del movimento che vediamo, della variazione dei prezziari che noi siamo obbligati a mettere in gara, noi utilizziamo dell'ANAS, tutto il mondo infrastrutturale sta applicando questo più 30/40 per cento, perché il mondo del costo dei materiali si sta muovendo in questa direzione. Fondamentalmente è quella la maggiore voce di spesa. Poi faccio altri esempi, giusto per farvi capire, nell'ambito dei nostri quadri economici, per legge, esistono delle voci di somma



COMUNE DI GENOVA

indisposizione, per esempio, per imprevisti, oppure per gestire l'eventuale contenzioso con l'appaltatore. È chiaro che sono delle percentuali allocate lì, il 3 e il 5 per cento, che poi nell'ambito dello svolgimento dell'appalto potranno essere più o meno utilizzate. Questo per dire che nella storia di un appalto il quadro economico subisce delle variazioni quasi naturali. Quando si parla con il mondo di Autostrade, proprio in virtù di come è impostato il nostro rapporto concessorio, diciamo che non ci sono problemi di copertura, nel senso che la copertura è sempre definita prima nel momento in cui firmiamo un contratto, quindi quando è stato firmato l'accordo è stata garantita anche la copertura dei costi del tunnel a prescindere da quelli che saranno quelli finali. Non c'è un problema di dover recuperare risorse o cose del genere, se magari qualcuno aveva questi dubbi. I costi di manutenzione sono tutti a carico di Autostrade per l'Italia. Il costo di manutenzione non prevede un guadagno per le concessionarie autostradali, ma semplicemente una compensazione nell'ambito sempre del rapporto di concessione, che chiaramente prevede che noi gestiamo un'autostrada e lo facciamo prendendo un pedaggio. Quindi non ci sono dei guadagni, anzi le concessioni oggi, dopo le ultime delibere e gli schemi deliberati dall'ART, dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, prevedono che se i concessionari autostradali non mettono in atto determinati efficientamenti, addirittura i costi di manutenzione non vengono recuperati completamente. È diverso invece il costo per l'investimento per una nuova opera, quello lì prevede lo scatto eventualmente di aggiunta tariffaria. Nel caso del tunnel, ripeto, questo riguarderebbe solo la porzione che eccede quel costo iniziale che invece Autostrade si è preso tutta a carico suo, senza variazioni di pedaggio. Il tunnel non sarà messo a pedaggio, questo già è stato detto. Poi, è chiaro che per avere un'idea l'eventuale aumento tariffario viene comunque spalmato su tutti i quasi 3500 chilometri in rete autostrade e quindi rispetto ai 3 chilometri del tunnel, stiamo parlando di 1 per mille più o meno di questo rapporto. Relativamente ai tempi, i colleghi me lo confermeranno, noi oggi siamo perfettamente in linea a finire con il cronoprogramma che abbiamo firmato al momento dell'accordo, che è allegato all'accordo, è uno degli allegati dell'accordo. In realtà abbiamo anticipato qualche attività, per esempio abbiamo anticipato di quasi un anno l'inizio delle lavorazioni, perché abbiamo voluto dare avvio, sulla base dell'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, quindi l'approvazione tecnica, abbiamo voluto dare avvio a queste prime attività propedeutiche che ci faranno trovare preparati poi ad iniziare gli altri lavori che dovranno andare in gara, con dei capitolati che verranno definiti al momento della pubblicazione della gara. Basta, questo.

Noi prevediamo che a partire da novembre, perché a novembre avremo l'approvazione dei primi progetti costruttivi da mandare in gara, passino 65 mesi per avere l'apertura al traffico del tunnel e poi altri 15 mesi per completare il collegamento con Madre di Dio e tutte le opere accessorie di completamento. Facendo questa somma si dovrebbe arrivare più o meno a quella data che era inserita nell'accordo, mese più, mese meno.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Architetto Montanari, Renzo Piano Building Workshop. Prego.

MONTANARI Alessio - Architetto Associato Renzo Piano Building Workshop

Grazie. Cerco di ripercorrere un po' di temi che sono stati sollevati. Il primo mi sembra che sia quello delle relazioni tra il progetto Waterfront, Saffi e Sopraelevata. Allora, partiamo dal presupposto che il progetto Waterfront nasce ed è stato pensato e sviluppato con la presenza della Sopraelevata, quindi la presenza della Sopraelevata non ha nessun impatto sul progetto Waterfront, se o non ci sarà non ha nessun impatto. Per quanto riguarda il collegamento rispetto al progetto Saffi, il progetto Waterfront prevede la realizzazione anche di un ascensore panoramico lungo le mura di Corso Aurelio Saffi, nel tratto in cui la Sopraelevata si distanzia maggiormente dalle mura,



COMUNE DI GENOVA

ovvero quasi in corrispondenza della casetta gialla dove la distanza della Sopraelevata e le mura stesse consente la realizzazione di un ascensore panoramico. In realtà, a prescindere da quello che sarà il progetto tunnel e quindi anche se qui teoricamente non c'è alcuna relazione, l'ipotetica passeggiata in Corso Aurelio Saffi può comunque trovare il suo naturale sviluppo a prescindere da quello che sono le opere del tunnel e il suo collegamento con il Waterfront. Per quanto riguarda invece le interazioni, le interferenze sopraelevate, tunnel che sono state citate, sono state appena dette, l'apertura e qualunque intervento sulla Sopraelevata andrà comunque ad impattare dopo l'apertura del tunnel nell'ingresso di Ponente e di Levante. Quindi non si può toccare la Sopraelevata affinché la porzione di tunnel, con ingresso in San Benigno e uscita in viale Brigate Partigiane, non sia effettivamente attiva. Quindi non c'è interferenza tra progetto della Sopraelevata e progetto del tunnel. Ci è stato detto l'assenza di una visione complessiva, in realtà ringrazio ASPI per il coinvolgimento in questo progetto, proprio perché è stato possibile sviluppare un masterplan, cosa che non era assolutamente necessaria nell'ambito della progettazione del tunnel sub-portuale di un'opera infrastrutturale, invece ringrazio Autostrade per l'Italia e questa possibilità di allargare la visione del progetto del tunnel e anche dell'Amministrazione, ovviamente, di allargare la visione del progetto del tunnel a tutta la città che ha permesso lo sviluppo che avete visto nella mia presentazione e quindi lo sviluppo dei masterplan. Sicuramente c'è stata una visione d'insieme, una visione molto strategica.

Ci sono stati dei commenti riguardo all'inserimento del tunnel, in corrispondenza della rotonda di Piazzale Kennedy. Allora, questa visione, purtroppo, non è stata possibile attuarla proprio per quello che dicevo prima, ovvero che la Sopraelevata non può essere toccata affinché le due uscite non siano collegate tra di loro. Andare e portare l'imbocco, ovviamente quando è stata studiato l'uscita di Levante, sono state fatte diverse opzioni e diversi studi. È stata posizionata lì proprio perché era l'ultimo punto utile rispetto all'altezza delle mura di Corso Aurelio Saffi, non poteva essere portato su Piazzale Kennedy per questo motivo, per la presenza delle case dei pescatori e per la Sopraelevata stessa che non può essere toccata, quindi, purtroppo non è stata potuta portare lì. Il tema della pista ciclabile in corso Aurelio Saffi ovviamente è un tema che riguarda la visione dell'architetto Piano rispetto al collegamento tra il Waterfront e l'area del Porto Antico. Ovviamente questa è una proposta come è stata quella delle riparazioni navali, per le quali, appunto, l'architetto, nell'ambito del masterplan e quindi della ricongiunzione e della ricostruzione di quello che vi facevo vedere prima, i 9 chilometri di costa, punta ad avanzare proposte. Poi sarà l'Amministrazione stessa che deciderà come andare avanti. Per quanto riguarda il tema costi, studio impatto ambientale, ovviamente sono stati tutti redatti, sono tutti pubblicati sui siti regionali, proprio perché il tunnel segue una procedura che poi esplicherà ancora meglio l'ingegner Lotito, ma è tutto pubblico, se non altro sono stati avviati processi di dialoghi in città, quindi c'è stata una presentazione forse come questa se non di più, che è stata poi pubblicata sul sito del Comune, dove trovate tutti i dati relativi a costi, tempi e il progetto architettonico stesso.

Per quanto riguarda le interferenze del nodo di San Benigno, vengono garantiti tutti i varchi, varco Etiopia, il varco di San Benigno stesso che non viene assolutamente toccato dall'opera del tunnel e soprattutto dal Parco della Lanterna, anzi viene liberata la rocca della lanterna, che era una delle richieste della Sovrintendenza di liberare la rocca dalla Sopraelevata portuale che viene fatta passare al di sotto, quindi sicuramente viene potenziato il collegamento tra la Sopraelevata portuale e i varchi esistenti. Il varco Etiopia viene realizzato anche in quota, quindi il varco Etiopia diventa più grande perché mantiene il suo ingresso in basso e la sua uscita in alto, quindi vengono potenziati i vecchi portuali e mantenuti tutti i collegamenti, nonché i nuovi con Calata Bettolo.

Mi è stato chiesto che cosa va a migliorare, se il verde, la viabilità ai varchi portuali. Rispondo: in realtà tutti questi punti. Ovvero il verde, per quanto riguarda la rete del verde pubblico della città, la viabilità perché il tunnel verrà percorso da tutti noi quindi la viabilità non soltanto degli scambi urbani di chi passa per la città di Genova ma di tutti noi che la percorriamo e che facciamo da Levante a Ponente. Ovviamente il tunnel sub-portuale nasce dal miglioramento della



COMUNE DI GENOVA

viabilità urbana. Anche per i varchi portuali, proprio perché tutto il nodo di San Benigno è stato studiato per l'accesso ai varchi portuali e il miglioramento dei varchi di distribuzione dei flussi tra i flussi portuali, i flussi urbani e gli spostamenti all'interno della città. Sui temi progettuali dovrei aver risposto a tutto.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie, architetto. Ingegnere Lotito, prego.

LOTITO Gabriella - Project manager Tunnel Sub-Portuale Autostrade per l'Italia

Vorrei fare giusto una precisazione, anche sulla base della richiesta di capire dove e in quali elaborati si fa riferimento al fatto che la Sopraelevata viene abbattuta peraltro nella parte effettivamente necessaria all'inserimento delle rampe di svincolo a Madre di Dio, si fa riferimento al fatto che l'apertura del tunnel è un passaggio propedeutico alla realizzazione di tutta l'opera infrastrutturale e che quindi non verrà impattata la mobilità della città. Questi passaggi sono richiamati in tutti gli elaborati progettuali, come diceva giustamente l'architetto Montanari, sono tutti elaborati pubblicati sul sito web, sul portale della Regione Liguria, che è l'Ente presso il quale abbiamo avviato l'iter autorizzativo del PAUR. In particolare nel cronoprogramma di progetto, di cui qui vedete una sintesi, mostra come questa milestone, che è appunto l'apertura del tunnel, che avviene, lo vedremo tra un attimo, con delle brevi fasi di cantierizzazione dell'Opera, soltanto a valle dell'apertura del tunnel si potrà procedere con la demolizione del tratto di Sopraelevata e una volta data la viabilità di collegamento tra il Ponente e il Levante della città, procedere con la costruzione delle rampe e dare alla fine, dopo i 15 mesi, tutta l'opera, restituire tutta l'opera alla città. Per quanto riguarda la cantierizzazione e la fase di demolizione, vorrei tornare su queste slide che volevamo proiettare in una seconda fase, ecco. Questa risponde anche alle osservazioni formulate circa l'impatto con il comparto delle riparazioni navali. Tutto il tracciato delle rampe è stato studiato per impattare il meno possibile sul bacino portuale, considerata poi la presenza di tutti i vincoli al contorno, tra cui la presenza della metropolitana, la necessità di raccordarsi alle rampe di svincolo attualmente esistenti sotto Corso Quadrio e la necessità di non interferire con gli edifici di interesse storico, ha comportato la necessità di prevedere l'innesto in corrispondenza degli attuali sedimi occupati dalla Sopraelevata e quindi di prevederne soltanto per una porzione limitata la demolizione. Per quanto riguarda un'altra osservazione che invece è stata formulata circa l'utilità dell'opera, a cosa serve l'opera, sostanzialmente è una grande opportunità che è stata data alla città di Genova di migliorare la viabilità di accesso e di penetrazione della città, quindi garantendo un collegamento tra il Ponente e il Levante, che non è paragonabile con quello che è attualmente la Sopraelevata. Di fatto l'infrastruttura è dotata di due corsie, più emergenza, cosa che la Sopraelevata non ha e questo comporta poi il blocco del traffico per qualsiasi problema che riguardi la Sopraelevata stessa. Un altro vantaggio è quello di decidere quello che sarà il futuro della Sopraelevata e questo non può che avvenire a valle di un'alternativa alla infrastruttura stessa.

Per quanto riguarda gli accessi, altro tema che è stato trattato in questa sede, a Ponente di fatto il collegamento avviene in maniera diretta con il Lungomare Canepa. Tutti i collegamenti, quindi sia con A 7 sia con A 10, vengono pertanto rispettati. Con A 10, sicuramente proprio per la presenza del collegamento diretto con Lungomare Canepa, con la A 7 perché esiste una rampa, in previsione, che si stacca dalle canne principali del tunnel, la vedete? Questa qui gialla e poi rossa, che si riconnette all'elicoidale. Sono stati inoltre garantiti i collegamenti anche da A 7, attraverso questa semi rotatoria, il sottopasso attraverso la rampa portuale e quindi il collegamento poi al tunnel sub-portuale. È stato inoltre garantito il collegamento con via Milano, quindi da Lungomare Canepa questa rampa blu, gialla, che poi si sottopassa la zona portuale e si riconnette alla viabilità di Via Milano. Altri temi che sono stati toccati riguardano, appunto l'interferenza e l'impatto sulla

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

mobilità. Di fatto, questo lo vediamo nelle fasi di cantierizzazione, tutta la realizzazione del tunnel avviene a partire dall'imbocco di Ponente, quindi laddove in corrispondenza di quello che è l'attuale edificio CSM verrà realizzato il pozzo di imbocco per la fresa. Lo scavo avverrà attraverso una TBM scudata a contropressione di fango, si scaverà prima la canna di destra, una volta raggiunto il pozzo di sbocco in Viale Brigate Partigiane, le componenti più importanti, nobili, della macchina verranno trasportati via mare nuovamente verso San Benigno; si procederà con lo scavo della seconda canna e poi con le fasi di completamento. Per quanto riguarda la questione dei costi credo che l'ingegner Sapio abbia già risposto in maniera accurata e quanto ai tempi vale quanto già detto circa la durata. Altro tema riguarda lo studio di impatto ambientale. Anche questo è stato sottoposto alla procedura autorizzativa. Di fatto verrà fatta la valutazione di impatto ambientale nell'ambito della procedura autorizzativa unica regionale.

Per quanto riguarda le demolizioni, in zona San Benigno l'edificio CSM, nell'area delle riparazioni navali esiste soltanto questa porzione di edifici, ma verrà sempre mantenuta l'operatività delle aziende del comparto e la piena occupazione, mentre questa in arancione è la tratta di Sopraelevata che viene demolita per l'innesto delle rampe. In viale Brigate Partigiane la demolizione riguarda l'edificio che occupa spazio Genova e il distributore ENI per i quali sono previsti indennizzi per la ricollocazione. Al di sotto del Parco della Lanterna trova collocazione anche la centrale di ventilazione che consente di trattare il particolato prima della restituzione in atmosfera nel caso di particolare congestione del traffico. Lo si vede in questa sezione. Torno un attimo indietro, ecco, in questa sezione si vedono appunto i vani tecnici, tra cui la centrale di ventilazione che troverà spazio al di sotto del Parco della Lanterna. Per quanto riguarda i costi di bonifica, abbiamo inteso bonifica da ordigni bellici, sono ricompresi già nell'ambito del quadro economico, il progetto.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Dottor Mansueto, Autorità di sistema portuale, prego.

MANSUETO Fabrizio - Autorità sistema portuale

Grazie, Presidente. Grazie a tutti. Ho ascoltato un po' di domande che riguardano in particolare due temi per il porto, come l'opera si inserisce nel contesto portuale, mi riferisco alle infrastrutture attualmente in corso, in sviluppo nel porto, come quest'opera si inserisce all'interno delle ricollocazioni che sono previste. Parto dalla seconda. Ci sono Tavoli tecnici con CSM aperti, con CSM Autostrade, uno a breve, quindi è un tema in corso che stiamo risolvendo per garantire sia il trasferimento che la completa occupazione, come i colleghi di ASPI hanno anche accennato. Per quanto riguarda invece il comparto industriale c'è già un protocollo d'intesa con Ente Bacini ASPI che prevede questo tipo di risoluzione. Con riferimento all'inserimento dell'opera all'interno delle altre opere, scusate il gioco di parole, l'opera fa parte del programma straordinario, comunque inserita del programma straordinario. In particolare quando l'opera è stata avviata, come analisi e progettazione, è stato aperto anche un sistema di controllo di tutte le interferenze con le altre opere, stradali e ferroviari. Si vede ormai, percorrendo Lungomare Canepa, che il prolungamento della Sopraelevata portuale è un ottimo punto, il Ponte del Papa è stato posizionato, il Siffredi aperto. Si è modificato leggermente un progetto in corso all'interno del programma straordinario portuale, per compatibilizzarlo con il tunnel. L'ingegner Lotito lo ha fatto vedere molto bene perché si è trasformato in viadotto, che era previsto in continuazione verso Levante della Sopraelevata portuale, con un tunnel che passa al di sotto del parco.

C'è un'altra domanda che è interessante, ovvero: come si inserisce l'opera con SEC e quindi con lo spostamento di mezzi nelle Calate quelle Oli Minerali, SEC e quant'altro? L'opera non si inserisce nel senso che non è interferita e non interferisce. Una delle opere che fanno 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

dell'appalto in corso, attualmente, di potenziamento della viabilità portuale, che viene chiamata Opera C, prevede la costruzione di due viadotti che partono da San Benigno e arrivano proprio nella zona dove ci sono i terminal all'MSC, SEC e Oli Minerali e questi viadotti sono in esecuzione in questo momento, per cui è completamente indifferente questo tipo di opere. Con la diga, poca attinenza, ho sentito un'altra domanda o comunque un'altra questione sulla diga perché la diga viene fatta in mare, i cassoni sono costruiti altrove per cui l'attinenza è molto, molto modesta, da questo punto di vista. Su Varco Etiopia ha già risposto, direi, in maniera molto, molto dettagliata, ASPI e quindi non aggiungo ulteriori elementi a quello che è già stato una relazione molto precisa. Vi ringrazio per l'attenzione.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei, procediamo con gli interventi dei Commissari. Commissario, prego, per mozione d'ordine. Prego, Commissaria Alfonso

ALFONSO Donatella Anita – Partito Democratico

Brevissima, proprio 30 secondi. Volevo sapere, visto che non ci sono ancora in cartella, se arrivano i materiali, perché così almeno li possiamo vedere. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Sì. Autostrade si è data disponibile e quindi abbiamo dato l'indirizzo mail per inviarlo all'ufficio Commissioni Consiliari, e lo faranno al più presto. Prego, Lodi, per mozione d'ordine.

LODI Cristina – Partito Democratico

Grazie, Presidente. Visto che la dottoressa, l'ingegnere, ha detto che la città di Genova ha una grande occasione, al di là della grande occasione che penso abbia Società Autostrade, più che la città di Genova, rispetto a come sta andando, ma volevo capire, perché la mia domanda era un pochino più precisa, cioè questa grande occasione che Genova avrebbe, da quali dati è supportata, cioè, torno a dire: va a migliorare il trasporto pubblico locale? Quali sono gli studi che dimostrano che migliorerà, incentiverà, ecco, volevo capire un po' meglio, al di là delle grandi cose che direi, forse, ecco, le valutazioni poi le faranno i genovesi, sarà una grande opportunità e vorrei capire quali sono i dati che avvalgono le sue affermazioni, perché non mi pare di averne intraviste né nella presentazione né nella sua esposizione. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazi. Commissario Falcone, prego.

FALCONE Vincenzo - Fratelli d'Italia Giorgia Meloni per Bucci

Grazie, Presidente. La prima parte di questo intervento è valida come mozione d'ordine. Visto che siamo oltre l'orario che ci eravamo dati è intenzione sua di dare poi la possibilità di avere risposta ai nostri interventi o, non so se posso fare una proposta, la blocchiamo qua, si prende nota delle prenotazioni e un eventuale aggiornamento, ripartiamo da questo punto. Era semplicemente per capire. Ho pochissime domande perché molti degli argomenti sono stati dati, però visto il poco tempo a disposizione.



COMUNE DI GENOVA

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

No, Commissario, direi di terminarla, quindi di sfruttare questo tempo. Poi nulla vieta di riorganizzarne una nuova, magari focalizzando su temi che oggi non sono stati trattati. Prego.

FALCONE Vincenzo - Fratelli d'Italia Giorgia Meloni per Bucci

Hanno già risposto sul discorso della connessione autostrada con area imbarchi, per quello era una problematica che blocca un quartiere della città importante, soprattutto nei periodi estivo o di vacanze anche invernali, c'è una zona paralizzata. Mi viene in mente l'opera che è stata fatta da Autostrade a Reggio Calabria, nell'ex A 3, adesso A 2, dove come area sensibile ci sono gli imbarchi per la Sicilia. È stato utilizzato il vecchio tracciato ed è adibito solamente a coloro che si imbarcano per la Sicilia, mentre chi prosegue il tracciato era stato spostato un po' a monte e quindi c'è perfetta utilizzabilità. Ripeto, sono state date tante risposte alle mie domande. Per quanto riguarda la gestione energetica, quindi l'ultima domanda e da quale fonte per la manutenzione e tutto il resto verranno presi, quindi se sono fonti rinnovabili e in che percentuale. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Commissario Notarnicola, prego.

NOTARNICOLA Tiziana – Vince Genova

Grazie, Presidente. Oggi abbiamo potuto avere ulteriori informazioni su un tema di estrema importanza per la nostra città, il tunnel sub-portuale di Genova. Adesso è un hub strategico per il commercio e per il trasporto delle merci, sia a livello nazionale che internazionale. Tuttavia, la congestione del traffico e la limitata capacità portuale stanno mettendo a rischio il nostro ruolo come centro vitale per le attività commerciali. Quindi la realizzazione di questo tunnel sub-portuale rappresenterebbe una soluzione fondamentale per affrontare tali problemi e mantenere la competitività di Genova. Il progetto permetterebbe di creare una connessione rapida ed efficiente tra il porto e l'autostrada, garantendo così il flusso costante delle merci e riducendo i tempi di transito. Inoltre il tunnel sub-portuale avrebbe un impatto significativo sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico. Attualmente il traffico congestionato è l'elevata presenza di camion pesanti, contribuiscono notevolmente all'inquinamento dell'area della nostra città e attraverso la creazione di una strada sotterranea, appositamente progettata per il trasporto merci, saremo in grado di ridurre drasticamente l'impatto ambientale e migliorare la qualità dell'area che respiriamo. Questi sono degli elementi estremamente importanti di valorizzazione del progetto. Un altro vantaggio del tunnel sub-portuale è legato alla sicurezza stradale, con una separazione netta tra la strada riservata ai veicoli merci e quella utilizzata dai veicoli privati, si ridurrebbe notevolmente al rischio di incidenti e congestioni dovuta all'affollamento delle strade. Oltre a questo aggiungiamo tutta la progettualità del verde che abbiamo visto, che è molto impattante ed è molto importante e su questo, magari, potremmo dedicare un'altra Commissione proprio *ad hoc*, lo dico al Presidente, perché mi sembra che il progetto del Parco delle Lanterna, il nord di San Benigno e Madre di Dio siano dei progetti Green che vanno approfonditi sicuramente perché importanti per tutta la città e per i residenti. In conclusione l'implementazione di un tunnel sub-portuale a Genova, rappresenterebbe una soluzione chiave per affrontare i problemi legati alla congestione del traffico, l'inquinamento atmosferico e alla sicurezza stradale. Alcuni quesiti che mi ero preparata hanno già avuto le risposte da parte dell'architetto Montanari e dell'ingegnere Lotito. Volevo ancora fare soltanto alcune

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

domande. Quali misure di sicurezza sono state adottate per garantire la stabilità e l'integrità del tunnel sub-portuale? Quali sono le prospettive di sviluppo nel tunnel sub-portuale e come si prevede se esso potrà contribuire al miglioramento anche e soprattutto delle attività portuali a Genova, nello specifico. Quali iniziative sono state messe in atto per garantire compatibilità ambientale del tunnel sub-portuale, considerando le emissioni di gas, mi sembra che abbia già dato parzialmente una risposta l'ingegner Lotito. Quali procedure di controllo sono previste per il traffico veicolare che attraversa il tunnel sub-portuale al fine di garantire la sicurezza degli utenti. Quali sono gli obiettivi principali del tunnel sub-portuale in termini di efficienza e tempi di percorrenza per i veicoli che lo utilizzano. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Commissario Gozzi.

GOZZI Paolo – Vince Genova

Grazie, Presidente. Sarò certamente telegrafico, mi limiterò a un paio di considerazioni di carattere generale, un po' perché mi trovo nella insolita situazione per quanto concerne le nostre Commissioni, di intervenire dopo un primo giro di chiarimenti e di risposte da parte degli auditi, un po' perché sono stato ampiamente anticipato da tanti rilievi puntuali, che molti dei Commissari che sono intervenuti oggi hanno fatto e in cui mi ritrovo in molti di essi. In particolare sottolineo i rilievi che sono stati fatti relativamente alla ricollocazione dell'attività produttiva, per cui mi sento di sottolineare un particolare interesse e una particolare attenzione, un punto che deve essere sicuramente approfondito e magari essere approfondito proprio in seduta di Commissione, per cui mi unisco all'esortazione per quello che conta, da parte di chi l'ha sollevata. Tutte criticità e tutti rilievi che sicuramente considero assolutamente normali e fisiologici per una grande opera di questo tipo e per un processo di trasformazione della città, quale questo tunnel rappresenta e che si unisce ad alcuni altri processi di trasformazione della città che sono giunti finalmente al dunque. Ed è proprio in questo senso che si innesta la considerazione di carattere generale che volevo fare. collegandomi ad alcune osservazioni che ho sentito emergere non solamente oggi e non solamente in questa sede, ma per cui sembra quasi che la città sia chiamata a subire e basta questa opera. Noi riteniamo che quest'opera sia effettivamente una grande opportunità per la città di Genova e crediamo che lo testimonia il fatto che sia un'opera sognata da molto tempo che finalmente giunge al dunque, che si inserisca perfettamente in un processo di rigenerazione urbana che, ripeto, vede adesso concretizzarsi, con la finalizzazione di alcune opere che si attendevano da decenni, ma che si innesta in un processo di rigenerazione della città che quantomeno dagli anni '90 è stato avviato e in parte concretizzato e che ha subito sicuramente numerosi intoppi che in questa sala abbiamo molte volte denunciato e sottolineato. Per noi effettivamente è una grande opportunità, lo è dal punto di vista soprattutto della viabilità perché va a inserirsi su una situazione che non è sicuramente più sostenibile, perché parla di infrastrutture che sono state pensate per flussi di traffico molto diversi da quelli che siamo chiamati ad affrontare oggi e quindi noi riteniamo che all'esito di questo processo che, ripeto, ha fisiologicamente delle grandi criticità e dei grandi nodi da affrontare, all'esito di questo processo, dicevo, noi avremmo un miglioramento della viabilità, dell'inquinamento atmosferico, dell'inquinamento acustico e quindi in definitiva della qualità della vita dei cittadini genovesi, non solamente, ma riteniamo che il progetto, come c'è stato presentato oggi si innesti perfettamente in un processo di rigenerazione urbana più ampio, per cui salutiamo con particolare soddisfazione il fatto che ci siano dei progetti collaterali e che ci sia la presenza di numeroso verde e di numerosi alberi, per cui riteniamo che sia sicuramente un aspetto positivo di questo progetto. Non ci sentiamo assolutamente di ritrattare su questo punto, sebbene sia giusto

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

sottolineare il fatto che la città e l'Amministrazione deve essere pronta anche alla gestione di questo verde, ma questa è responsabilità di chi è seduto fra questi banchi, fra quelli della Giunta e di chi soprattutto lo sarà negli anni a venire. Se noi denunciavamo i progetti quando ci sono pochi alberi e li denunciavamo quando ci sono molti alberi, rischiamo di portare il dibattito su un Piano di stucchevolezza che vogliamo in qualche modo evitare. Una piccola chiosa rispetto al dibattito sicuramente prematuro e che sicuramente è prematuro in questa sede, rispetto al futuro della Sopraelevata, il mio personalissimo auspicio è che non si basi solamente su dati di utilità, rispetto ai dati di viabilità che devono sicuramente essere preminenti. Quindi bene che ogni tipo di dibattito, ogni tipo di scelta, sia rimandata alla entrata in funzione del tunnel e soprattutto sia basata su dati di viabilità e di utilità, ma che non sia solamente quello. Questo per ciò che questa infrastruttura rappresenta per Genova, che non è solamente un'infrastruttura a servizio della viabilità, ma lo è anche al servizio della sua attrattività turistica. Lo credo profondamente, credo che il passaggio della Sopraelevata rappresenti qualcosa di più di una semplice strada, rappresenti una vista sullo Skyline di una città che è forse unico al mondo e quindi io mi auguro che nel dibattito entrino anche considerazioni di questo tipo e che Genova sappia valorizzare quella che è stata sicuramente un'opera lungimirante dal punto di vista della gestione dei flussi della viabilità, ma soprattutto è stata operata lungimirante dal punto di vista anche della sua Calata nella attrattività turistica e culturale della città. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Non me voglia il commissario Gandolfo, l'architetto Montanari voleva aggiungere un elemento alla discussione, poi le cedo immediatamente la parola. Prego.

MONTANARI Alessio - Architetto Associato Renzo Piano Building Workshop

Buonasera, grazie. Mi scusi Presidente, volevo aggiungere soltanto una risposta perché mi sono reso conto di non aver risposto a un punto che è la considerazione sulle aiuole storiche in Viale Brigade Partigiane, che aveva posto la dottoressa Alfonso. In realtà ci sono una serie di considerazioni che si possono fare su questo tema. Intanto il progetto delle aiuole, quando è stato fatto e realizzato, non c'era il *concept* di tutto il parco, della Foce, quindi in realtà i presupposti sono cambiati da quando l'Amministrazione chiaramente ha realizzato le aiuole, ma questo è un aspetto preliminare. Il sistema viabilistico e la risistemazione di Viale Brigade Partigiane prevede un'aiuola centrale della stessa dimensione verde, presente ad oggi in Viale Brigade Partigiane, quindi la dimensione del verde esattamente è la stessa e c'è un'aiuola continua anche nella nuova risistemazione viabilistica di Viale Brigade Partigiane e lo si può vedere anche nel masterplan. Le considerazioni che sono state fatte sono relative alla tipologia di verde che viene utilizzato in questo momento in Viale Brigade Partigiane, che è sicuramente molto decorativo ed estetico, ma prevede un consumo d'acqua, che giustamente è stato citato in alcuni commenti, molto importante, acqua ovviamente proveniente dall'acquedotto. In realtà la volontà del progetto era quella di cercare di aggiornare la presenza del verde e quindi utilizzare un verde che non richiedesse la presenza di tale acqua. Sulla presenza o meno delle palme, ovviamente è un tema di discussione ma, ripeto, l'area di distribuzione del verde, comunque è un'opera che verrà a tunnel completato, insomma, stiamo parlando di un arco temporale molto più esteso e la presenza delle palme era semplicemente da integrare all'interno del disegno esistente in Viale Brigade Partigiane e quindi il posizionamento di queste palme, che vanno a ripercorre quello che sono gli scenari di verde presenti già all'interno della città. La possibilità di installarle sulla copertura del Bisagno è presente, perché la dimensione delle aiuole e la larghezza tale consente di creare dei movimenti di terra atti ad ospitare anche delle palme, quindi c'è la possibilità tecnica di installarle. Detto ciò, ovviamente non si butta via l'operazione fatta dall'Amministrazione, precedentemente, semplicemente vengono aggiornate.

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

Ovviamente i lavori del tunnel e la realizzazione di uno svincolo così in vicinanza, prevederà sicuramente delle opere di risistemazione generale, perché ovviamente le aiuole verranno impattate. Ovviamente c'è un cantiere così importante vicino, le aiuole sono molto delicate da questo punto di vista, comunque nel progetto rimangono le aiuole centrali, così come è il disegno attuale.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. Prego, Commissario Gandolfo.

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

Grazie. Sarò veramente telegrafico, anche visto il tempo e anche già le risposte che sono state date. Concentro un po' l'intervento, ma lo facciamo anche proprio come Liguria al Centro, su un aspetto secondo me molto importante. Infatti era una domanda che avrei posto e che in parte mi ha già anticipato nella risposta l'ingegner Lotito, che è quello che riguarda la sicurezza stradale. Secondo me questo è un tema molto importante ed è un tema al quale io credo che la politica dovrà fare proprio una vera riflessione, un domani, una volta finito il tunnel sub-portuale, quando avremo una dimostrazione, ovviamente, come già è stata anche data, di un miglioramento della viabilità e che quindi questo potrebbe anche far decidere o comunque pensare o valutare la possibilità o meno dell'abbattimento della Sopraelevata, una parte o meno, è anche proprio su un discorso di sicurezza stradale, perché la Sopraelevata la conosciamo tutti, è una bellissima strada con sicuramente un aspetto anche proprio turistico, che gli permettere di vedere Genova da una certa elevazione, però sicuramente è un aspetto che abbiamo riscontrato negli anni, purtroppo anche nel breve periodo, è la sicurezza stradale. Cosa che invece il tunnel... infatti la domanda che avrei voluto porre all'ingegnere era quante corsie ci sarebbero state di sicurezza e quindi questo è un aspetto importante e chiedo anche, perché questa è una cosa che mi era un po' sfuggita, se ho capito bene tre corsie per lato, se ho capito bene, più la corsia di sicurezza. Questa è una cosa che non ho ben capito, quindi le chiederò al massimo di darmi una delucidazione in più che sicuramente ci potrebbe aiutare. Ovviamente, che noi sposiamo sicuramente un progetto di questo tipo, che è un progetto anche che vede proprio una rigenerazione urbana, non solo in aspetto di viabilità, ma anche un aspetto di tutto ciò che riguarda il verde, una sfida che l'Amministrazione dovrà saper cogliere insieme alla città, anche per un domani saperla mantenere e sicuramente da approfondire poi eventualmente anche negli anni, anche con ulteriori Commissioni e mi viene anche in mente, sicuramente, il tema con po' anche le risposte che già sono state date, che riguarda anche via delle Via delle Brigate Partigiane perché comunque è un viale che è stato riqualificato e che è - come posso dire? - amato dai genovesi, dai cittadini e quindi sicuramente anche quello è un aspetto che con il tempo, secondo me, va affrontato e anche approfondito in ulteriori Commissioni e che quindi sotto certi aspetti ci riserviamo anche sotto questo aspetto di dare una risposta, un commento. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a lei. Brevemente l'ingegnere Lotito e poi passo la parola al Vicesindaco Picicchi per chiudere la Commissione. Grazie. Prego, ingegnere. Ingegnere Sapio, vuole intervenire? Deve prenotarsi.

SAPIO Francesco – Direttore tronco autostrade per l'Italia

Volevo rispondere a questo ulteriore giro di domande sul tema della parte energetica che sollevava prima e in generale gli aspetti di sostenibilità. Avete potuto vedere, dall'illustrazione del



COMUNE DI GENOVA

progetto, che ci sono alcuni aspetti che attengono proprio al progetto del tunnel sub-portuale proprio al suo inserimento urbanistico ambientale, che sono aspetti di pregio che in passato era difficile trovare all'interno di grandi opere infrastrutturali. Questo già di per sé costituisce un elemento che va a quel favore. Per quanto riguarda il consumo energetico in sé, il principale consumo energetico saranno sostanzialmente i costi di alimentazione degli impianti di questi tre chilometri e mezzo di gallerie. Considerate che oggi Autostrada per l'Italia, sul tronco di Genova ha circa 80 chilometri di gallerie che sono regolarmente gestite con impianti che vengono alimentati e opere, come per esempio la Gronda di Genova, aggiungeranno altri 40 chilometri di gallerie, quindi, voglio dire, il tunnel consuma solo per quel 3,5. Questo per dare una dimensione. Invece per capire quello che stiamo facendo in termini di sostenibilità e proprio in generale di tutti gli aspetti ESG, quindi di ambiente, di sviluppo sociale e anche di governance dell'azienda, chiaramente Autostrade è impegnata su quasi tutti gli obiettivi dell'agenda 2030 dell'ONU, obiettivi di sviluppo sostenibile. Quelli sui quali non siamo impegnati è perché non rientrano nel nostro core business. È scaricabile dal sito di Autostrade il bilancio di sostenibilità 2022 nel quale poi si possono vedere nel dettaglio quali sono le linee guida, il piano di trasformazione in ottica di sostenibilità e quindi il nostro impegno, banalmente troverete l'impegno all'abbattimento della CO2 ma con dei KPI definiti e delle linee di intervento definite, l'elettrificazione e poi si toccheranno temi sociali, come quello che è stato toccato adesso, della sicurezza stradale, quindi il miglioramento di tutti i nostri indici di incidentalità, di mortalità, la sicurezza dei nostri lavoratori, eccetera. Quindi non mi dilungo su questo, sono una novantina di pagine. Dico solo che su questo tema c'è veramente un forte impegno, noi nel 2022 abbiamo ricevuto due certificazioni molto importanti, una parte di Moody's, che ci ha aumentato una nostra valutazione in ambito di sostenibilità, da 55 punti a 60, quindi assolutamente affidabili. Poi siamo risultati, anche nel luglio 2022, la migliore realtà di realizzazione e infrastrutture in temi di impegno ESG in Italia e siamo risultate tra le prime 20 tra 14.000 aziende nel mondo. Questo lo dico semplicemente per far capire qual è l'impegno che stiamo mettendo nel nostro Piano di trasformazione, che poi è il nostro Piano industriale. Poi sarà la somma di tutte queste componenti a dare un reale beneficio in termini di quelli che sono i KPI.

Relativamente alle corsie, lo dico io, nelle due canne del tunnel ci saranno in ogni canna tre corsie. Due saranno dedicate alla marcia, lenta e sorpasso, e una invece sarà utilizzata come corsia di emergenza anche se ha la grandezza 3,25 metri di una normale corsia di marcia. Questo consentirà, ovviamente, la facilitazione per qualsiasi intervento di soccorso o comunque banalmente di ripristino della circolazione in caso di incidente. Oggi la Sopraelevata non è saturata. La Sopraelevata oggi si blocca perché banalmente c'è un ingorgo a Via di Francia o se succede un incidente sulla Sopraelevata e sapete che non è possibile intervenire, se non entrando in direzione opposta all'incidente. Spesso il ripristino della circolazione richiede diverse ore, nel tunnel invece avremo una situazione da autostrada moderna. Anche sulla sicurezza stradale del tunnel, diciamo che il tunnel è progettato secondo le ultime norme tecniche sulle costruzioni e con tutti gli accorgimenti impiantistici più all'avanguardia, soprattutto in tema di antincendio. Quindi io mi sento di dire che forse è il tunnel più sicuro del mondo, se non altro perché è l'ultimo che è stato progettato, secondo gli ultimi dettami più aggiornati e le ultime tecnologie più disponibili sulla piazza.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie. L'ingegner Lotito vuole intervenire ancora? Prego.

LOTITO Gabriella - Project manager Tunnel Sub-Portuale Autostrade per l'Italia

Giusto una precisazione sul tema delle misure di sicurezza e sulla stabilità e integrità del tunnel. La sezione del tunnel, che è quella che vedete in figura, di fatto prevede un doppio



COMUNE DI GENOVA

rivestimento, un rivestimento in conci prefabbricati che sono direttamente montati dalla TBM, all'interno del quale verrà gettato in opera un ulteriore anello che ha funzione sacrificale nei confronti della protezione al fuoco specificatamente oltre a garantire, attraverso l'interposizione dell'impermeabilizzazione *full round* la completa tenuta idraulica oltre a quanto già previsto in termini di guarnizione tra conci dello stesso anello e tra conci adiacenti. Tutto questo proprio per favorire la sicurezza e in caso di necessità di manutenzione essere certi che già il primo anello di rivestimento sia in grado di sopportare tutti i carichi e dell'ammasso e idraulici.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Prego, Vicesindaco.

PACIOCCHI Pietro - Bilancio, Lavori Pubblici, Opere strategiche infrastrutturali, rapporti con i Municipi

Grazie, Presidente. Rapidamente perché i temi sono molti, però è tante ore che siamo qui a dibattere di questo argomento. Intanto credo che siamo veramente in presenza di un'opera straordinaria, mi spiace che c'è chi ancora ne metta in discussione i benefici che sono oggettivi, che si evidenziano per *tabulas, ictus oculi* direi, è una rivoluzione nella mobilità cittadina, un miglioramento della CO2 assolutamente indiscutibile, una rigenerazione urbana, una trasformazione urbanistica della nostra città. Un'opera all'avanguardia che farà parlare di Genova nel mondo, solo per questo vale la pena di perseguirla con tutte le nostre forze. Ora, il tema dei corsi francamente non mi spaventa, né sotto il profilo degli incrementi del quadro economico né sotto il profilo delle somme che si renderanno necessarie per intervenire sulla Sopraelevata. Mi spiego. Intanto come è stato ben detto, e ne abbiamo fatto esperienza anche noi con riferimento alla nostra programmazione di lavori pubblici, i quadri economici delle opere pubbliche hanno conosciuto in questi mesi sensibili aumenti nell'ordine del 20 per cento. Quindi di cosa ci stupiamo? È chiaro che questo non può che interessare anche un'opera così rilevante. Dopodiché cercherei di ribaltare il punto di osservazione. Quando si costruisce una grande infrastruttura come questa, la cosa più normale è che evidentemente finisca in un piano tariffario. Allora, io credo che siamo in presenza dell'unica opera di quasi un miliardo di euro che sappiamo finirà nella tariffa forse per il 20 per cento, una tariffa che sarà spalmata tra tutti gli italiani. Quindi credo vada veramente ribaltato il punto di osservazione. Dopodiché sappiamo perfettamente di cosa ci stupiamo. queste grandi opere pubbliche le pagano i contribuenti. Che le paghino attraverso le tasse, che le paghino attraverso le tariffe, da che mondo e mondo, è chiaro che lo Stato, quando dove finanziare questi interventi, attinge alla fiscalità generale. A me francamente, in questo caso, dove parliamo forse di un 20 per cento di scostamento, che dovrà finire in tariffa e poi, vedremo anche quella che sarà l'evoluzione della tariffa, perché magari oggi interventi che sono oggetto di remunerazione saranno ammortizzati, quindi ci potrà essere una sostituzione. Non lo so, nessuno ha la sfera di cristallo, certamente non ricadranno in termini di pedaggio sugli utenti della nostra città. Quindi questo aspetto non mi preoccupa, così come non mi preoccupa la parte manutentiva, Crediamo che il problema di mantenere la struttura di 3 chilometri e mezzo sia qualcosa di rilevante a fronte di una società che si occupa di mantenere oltre 3000 chilometri di struttura, cioè guardiamo qual è l'incidenza, 3 chilometri e mezzo su oltre 3.000 chilometri di costi di manutenzione in carico oggi a Società Autostrade. A me questo, francamente, non pare un problema, certamente non è un costo che ricadrà sui cittadini genovesi. Non mi preoccupa nemmeno il tema dei costi legati all'opera di sostituzione, abbattimento, quello che sarà, della Sopraelevata. Intanto ribadisco il punto di partenza. A me pare musica per le orecchie che in questa città ci siano dei dibattiti così elevati sul futuro, dove finalmente parliamo veramente di futuro di trasformazione urbana e di riqualificazione rispetto ad un'arteria a cui magari molti di noi oggettivamente sono affezionati, ma credo che 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

oggettivo il fatto che abbia compiuto il suo tempo. Se non avessimo avuto il tema del tunnel sub portuale chiaramente ci saremo comunque dovuti porre il problema del futuro della Sopraelevata. Tanto le Amministrazioni se lo sono proposte, penso di dire che il tunnel è veramente un tema ecumenico, motivo per cui sappiamo benissimo che oggi noi abbiamo una Sopraelevata che non è a norma, che è pericolosa, che crea delle congestioni di traffico evidentissime e che richiede una serie di interventi anche molto onerosi da parte dell'Amministrazione. Perché io ricordo che ogni anno, ridendo e scherzando, sulla Sopraelevata spendiamo più di un milione di euro e probabilmente dovremmo spenderne ancora di più negli anni futuri. Ben venga questa discussione che ci permette di risolvere in maniera strutturale un problema che l'Amministrazione e le future amministrazioni genovesi avrebbero dovuto affrontare e sarebbe stato un problema veramente pesante. Poi, quella che sarà la soluzione, ripeto, a me in questo momento non preoccupa. Intanto sono lieto che ci sia questa discussione. Mi sembra che l'architetto Piano abbia dato un'indicazione molto chiara, condivisa anche da alcuni interventi in aula, con riferimento al mantenimento del primo Tronco della Sopraelevata, da Dinegro alla stazione marittima, perché ha una valenza, vorrei dire anche culturale della nostra città e da un certo punto di vista credo sia anche una testimonianza di una infrastruttura fondamentale che ha accompagnato la città dal dopoguerra fino ad oggi. Dopodiché c'è il tema del Levante, cioè questa grande suggestione su cui stiamo lavorando, che riguarda Corso Aurelio Saffi. Un punto voglio ricordare, ci sarà un ascensore panoramico che collega il Waterfront al Corso Aurelio Saffi, all'altezza di Via Vannucci e questo permetterà di assicurare una continuità tra il percorso ciclopedonale che oggi parte da Boccadasse e quello che, a nostra avviso, dovrà essere il collegamento col Porto Antico. È evidente che ove si optasse per questa soluzione, tra l'altro, ripeto, alternativa a quella delle riparazioni navali, bisognerà mettere mano in maniera importante a Corso Aurelio Saffi, anche con l'allargamento dei marciapiedi, con la piantumazione di essenze, come erano anticamente, perché io non lo sapevo, ma recentemente ho visto fotografie dei primi del Novecento, dove il corso Aurelio Saffi ospitava moltissime palme, proprio un filare di palme. Quindi bisognerebbe ritornare a quella dimensione della città. Qui vediamo un valore, secondo me importantissimo, il tunnel Sub-portuale, quando dicevo un'opera di rigenerazione urbana. Se andiamo a vedere i tre punti di accesso sono tre punti di rigenerazione urbana della città: Sampierdarena, il Parco della Lanterna, aggiungo il Lungomare Canepa, ci sono stati diverse domande e ribadisco che le barriere fonoassorbenti sono nel progetto del tunnel sub-portuale, saranno realizzate da ASPI e commissionate allo studio Renzo Piano. Noi stiamo realizzando le fondazioni per la costruzione di queste barriere. Ricordo che sul Lungomare Canepa, visto che si tende a svilire l'opera dell'Amministrazione, ma sono stati collocati 17 milioni di euro per 900 metri lineari, che non mi sembra proprio una cifra modesta. La zona di Madre di Dio, sapete che noi stiamo lavorando ad una riqualificazione, ad un pensiero sulla zona di Madre di Dio, indipendentemente poi dalla connessione con la Sopraelevata oggi e il tunnel sub-portuale domani. È un grande buco nero e stiamo ragionando con tutti gli stakeholders dell'area per una riqualificazione importante di tutta la zona che veramente ha una vocazione di connessione tra il centro cittadino e il fronte mare. Se la filosofia di quello che stiamo facendo è ricollegare il mare alla città, andare a ricostruire questa integrazione e poi la zona del Waterfront. Si discute molto sul tema delle aiuole che evidentemente ci sono care perché abbiamo faticato molto, però mi sembra che l'architetto Montanari abbia confermato che anzitutto l'area delle aiuole resta intatta. C'è una proposta di inserimento di alberi su cui credo che poi sia ancora possibile un dibattito, una discussione. Non dobbiamo certo mettere la terra oggi, ma sarà – come dire? – dire l'ultima realtà che andremo a realizzare. È chiaro che questi innesti così importanti di verde hanno un costo dal punto di vista manutentivo, ce ne rendiamo conto perfettamente e questo riguarda sia il Parco della Lanterna sia il Waterfront di Levante e stiamo già studiando oggi delle soluzioni di tipo manutentivo, in parte con ASPI, in parte forse con soggetti terzi, ad esempio sull'area del Waterfront di Levante stiamo facendo anche una riflessione rispetto a quello che potrebbe essere un ruolo di Porto Antico, esattamente come oggi Porto Antico si occupa della gestione del verde nella zona del

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

Porto Antico. Quindi sono tutti temi corretti, che avete fatto bene ad evidenziare, che richiederanno uno sforzo economico significativo, ma non per questo ci devono frenare o devono bloccare la realizzazione di infrastrutture che hanno una valenza fondamentale per i prossimi 100/200 anni della città e quindi per la costruzione della città del futuro.

Non mi preoccupa, e concludo, il tema dei costi legati a quella che sarà la riqualificazione cittadina post demolizione alla Sopraelevata, perché intanto dobbiamo definire il progetto. Questo mi sembra evidente che non possiamo andare a chiedere i soldi, se non abbiamo ancora le idee del tutto chiare. Dopo di che, in questo momento storico soprattutto, dove sono molti i fondi sulle rigenerazioni urbane, credo che un'opera di questo tipo, certamente avrebbe tutti i requisiti e le caratteristiche per essere finanziata dallo stato, proprio come completamento di quella che è una grande infrastruttura nazionale, perché il tunnel, secondo me ha questo tipo di vocazione. È il frutto di un accordo che è stato fatto col precedente Governo, quindi tra lo Stato e il Comune di Genova. Francamente, se vi devo dire la verità, anche per quella che è la mia esperienza in questi anni, non sono preoccupato sulla possibilità di individuare i finanziamenti necessari per la parte della demolizione. Vedremo anche quale sarà il quadro economico dell'intervento a regime. Mi sembrano argomenti giustamente da attenzionare, su cui lavoreremo ma tutto sommato oggi prematuri e che comunque non devono impedire la realizzazione di queste infrastrutture, perché se aspettassimo di avere il quadro perfettamente chiaro su ogni singolo aspetto, credo che non potremo mai accostarci a realizzazioni così importanti, complesse e impegnative. Grazie.

VISCOGLIOSI Arianna - Presidente

Grazie a tutti. Dichiaro chiusa la Commissione.

Alle ore 17.45 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

IL PRESIDENTE

(Arianna Viscogliosi)

(documento firmato digitalmente)