



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

VERBALE SEDUTA DEL MERCOLEDÌ 24 OTTOBRE 2018

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

Assume la presidenza il Consigliere Brusoni Marta.

Svolge le funzioni di Segretario il Sig. Filippini Valter.

Verbale redatto dalla ditta Digitech.

Alle ore 14:38 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Anzalone Stefano
Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Brusoni Marta
Cassibba Carmelo
Ceraudo Fabio
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
Fontana Lorella
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Pandolfo Alberto
Pirondini Luca
Terrile Alessandro Luigi
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Bernini Stefano
Giordano Stefano
Maresca Francesco
Pignone Enrico
Putti Paolo
Remuzzi Luca
Rossi Davide
Salemi Pietro
Santi Ubaldo

Assessori:

Balleari Stefano
------------------



COMUNE DI GENOVA

Sono presenti:

**Dott.ssa Ferrera (Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali); Dott. Tallero (Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali); Prof. Musso (CIELI); Prof.ssa Delponte (CIELI); Ing. Di Venuta (RFI); Sig. Fassio (CGIL); Sig. Pugliese (CISL); Sig. Servidei (UIL); Sig. Fano (FAISA-CISAL); Sig. Firpo (UGL); Sig. Rinaldi (ORSA); Sig. Rimassa (USB); Avv. Mannu (Sì Blue Print); Sig. Censuales (Sì Tram); Sig. Lantieri (WWF Città Metropolitana); Ing. Tobaldi (RFI); Sig. Rosa (Liberi di Muoversi);**

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

**OdG: Piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS): Estensione della metropolitana, tramvie e priorità di realizzazione; servizi nelle zone collinari; lavori di realizzazione del Nodo ferroviario genovese.**

### ***BRUSONI Marta (Presidente)***

La V Commissione oggi si riunisce per trattare il seguente argomento: «Piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS): Estensione della metropolitana, tramvie e priorità di realizzazione; servizi nelle zone collinari; lavori di realizzazione del Nodo ferroviario genovese».

Prego tutti gli auditi di accomodarsi. Come potrete notare, Consiglieri, sono veramente molti gli auditi oggi, quindi, bisogna osservare abbastanza silenzio per poter procedere ai nostri lavori. La parola all'assessore Balleari.

### ***BALLEARI Stefano (Assessore Mobilità)***

Buongiorno a tutti. Io intanto mi scuso perché, purtroppo, alle ore 17,15 in punto dovrò lasciare l'Aula, perché sono stato convocato in Prefettura, per una questione che riguarda un tema piuttosto rilevante, che sono le cinque giornate del 2013 di AMT e, quindi, alle ore 17:15 spaccate, io me ne devo andare, perché il Sindaco oggi è fuori città e devo andare io. Il tempo di arrivare, cinque minuti e non vorrei arrivare troppo in ritardo. Dal momento che, dalla precedente Commissione, abbiamo raccontato, nella fattispecie il professore Musso ha raccontato, le linee strategiche del PUMS ai Commissari, oggi io proporrei, se il Presidente è d'accordo, nel procedere con le audizioni, visto che sono così numerose le presenze, per dare il modo di poter prenderci appunti e, poi, approfondirli successivamente, nella prossima seduta.

### ***BRUSONI Marta (Presidente)***

Certamente, Assessore. Io inizierei dando alla parola ad RFI, che prego gentilmente di presentarsi e, visto che abbiamo al nostro tavolo la rappresentanza di tutti i Sindacati, darei poi la parola successivamente a tutti i Sindacati,



## COMUNE DI GENOVA

iniziando da CGIL, CISL e UIL, FAISA-CISAL, UGL, USB ed ORSA. Questo è l'ordine che io vi propongo e gentilmente chiedo a tutti di presentarsi ai microfoni. La parola ad RFI.

### ***DI VENUTA Calogero (RFI)***

Saluto tutti i presenti. Sono il responsabile della Direzione Nord-Ovest degli investimenti di RFI. La mia giurisdizione segue i progetti di Genova e di Torino, attraverso i referenti di progetto. Peraltro, è qui con me anche l'ingegnere Grimaldi, che è dietro perché non c'erano posti, che è il referente di progetto per il Nodo di Genova. Io quello che farei è di dare una panoramica su quello che è il Nodo di Genova. Ritengo di poter intervenire sotto questo punto di vista. Come sapete, l'appalto precedente in atto dei lavori del Nodo di Genova, ossia quello di Eureka è fallito e sono stati riappaltati i lavori, per il completamento delle gallerie dal Nodo ferroviario. Questo appalto è stato aggiudicato ad Astaldi. Oggi sappiamo tutti quale è la situazione di Astaldi, che attraversa una crisi finanziaria di un certo rilievo e credo che non sia limitato solo ad Astaldi, ma all'intera imprenditoria italiana. Io ricordo che Astaldi è la seconda impresa nazionale nell'ambito delle costruzioni; avevano cominciato bene, avevano cominciato a lavorare, senza grossi problemi. Oggi abbiamo tutte le attrezzature e le maestranze in sede (le frese, il personale) e, se non ricordo male, il 29 settembre hanno presentato istanza di concordato in continuità, che è stata accettata il 17 ottobre. A questo punto è tutto in mano al giudice che segue questa partita. Credo che loro stiano lavorando per un piano che possa risollevare le sorti di questa impresa e noi siamo speranzosi che ciò possa determinare anche la ripresa dei nostri cantieri. Penso che questo possa avvenire entro l'anno, sicuramente.

Per il resto, sul Nodo ci sono altre attività che, nel frattempo, vanno avanti; sono le attività legate alle tecnologie previste dal Nodo di Genova, quindi parlo in particolare dell'ACCM di Brignole, apparato multistazione, per cui in questi momenti, ormai da tempo, si sta operando per la posa dei nuovi cavi, che porteranno all'attivazione del nuovo apparato. Questa attività è ovviamente complessa, tant'è vero che le lavorazioni avvengono quasi esclusivamente nelle ore notturne, a causa dell'intenso traffico ferroviario di cui Brignole è interessata. Dal momento in cui perverrà questa autorizzazione da parte del giudice, noi cercheremo di fare in modo ed oggi abbiamo fatto una simulazione, ne saremmo ancora in tempo, di cercare di mantenere quelle che erano le previsioni di attivazione del quadruplicamento di Voltri-Brin e Voltri-Sampierdarena ed il sestuplicamento tra Principe e Brignole, chiaramente con il nuovo apparato che, nel frattempo, verrà realizzato.

Io mi fermerei qui per quanto riguarda il Nodo, se poi ci sono altre cose di cui parlare, forse è meglio che io lasci la parola a qualche mio collega, che può intervenire per altri versi. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Grazie a lei. La parola ad un rappresentante della CGIL. Prego.



COMUNE DI GENOVA

## ***FASSIO Guido (CGIL)***

Buongiorno a tutti. Vi ringraziamo per questa nuova opportunità. Gli argomenti che ci sono all'ordine del giorno sono molto pesanti ed importanti, però, fra una riunione del pubblico e l'altra, vediamo che le cose vanno avanti, nel senso che apprendiamo dai giornali che si sta pensando, anzi è già stato dato mandato di fare uno stralcio al PUMS, relativamente alle situazioni più complesse che si sono create, riguardanti circa un terzo della città, o almeno un 30 per cento degli abitanti, con le attività produttive. È chiaro che a fronte di questo ragionamento bisognerebbe anche riaggiornare le riflessioni sui quattro punti, che non sono tutti inerenti alla parte relativa allo stralcio del PUMS e non possiamo sottrarci a fare un ragionamento su questa partita, nel senso che noi abbiamo apprezzato ed apprezziamo tutto il lavoro che la Giunta ha fatto, dopo la caduta del ponte Morandi e sta facendo assieme ai tecnici di tutte le realtà, per poter ridare alla città delle strade percorribili e scoprendo anche nuove vie, andando a ricercare strade vecchie da riutilizzare. Però, in questo ragionamento, sta succedendo sostanzialmente che la parte della mobilità pubblica è quella che sta pagando più peggio, rispetto alle problematiche, perché al di là di un ragionamento corretto e condivisibile che è stato fatto sulle navette, che è stato fatto sul trasporto gratuito per alcune linee, noi non possiamo che constatare che il trasporto pubblico è in coda assieme a tutti gli altri mezzi privati e conseguentemente, dal punto di vista del ritorno della validità, della qualità del servizio, del convincimento che i cittadini dovrebbero avere, invitati come sono continuamente dalla Giunta, a lasciare le macchine a casa ed ad utilizzare i mezzi pubblici, i risultati probabilmente non sono molto elevati, perché la differenza tra utilizzare il mezzo privato e utilizzare il mezzo pubblico non si vede. Così come non si vede il rafforzamento delle linee che c'è stato, in quanto noi, e penso anche tutti voi, possiate controllare le linee di corsa normali, come possono essere l'1, il 3, il 53 ed altri, che sono in coda insieme alle linee gratuite. L'aggiunta delle linee gratuite non ha apportato nessun beneficio. Circa un mese fa, come Confederazioni unitarie, noi avevamo sollecitato e chiesto un incontro – e l'abbiamo avuto – con l'assessore vicesindaco Balleari, proprio su cosa fare rispetto alla mobilità pubblica, guardando alle condizioni di oggi e guardando alle condizioni di domani. Le condizioni di oggi, in applicazione di quello che si pensa nel PUMS, è l'accelerazione delle cose di domani. Tutto, naturalmente, collegato a tentare di rendere appetibile e più funzionale il trasporto pubblico. In quell'incontro abbiamo avanzato alcune proposte, che però ci è stato detto che non era il tempo e che dovevamo aspettare che tutte le altre operazioni fossero portate avanti. Noi le riassumiamo, perché pensiamo che possano essere un'anticipazione o un dato di valutazione complessiva. A fronte delle tempistiche, che sono cambiate per tutta la città, noi proponevamo: 1) di aumentare il tempo di durata del biglietto semplice di AMT, oltre ai cento minuti, proprio perché le mobilità sono diverse; 2) di lanciare l'abbonamento annuale 2019, con una validità più ampia dal punto di vista mensile, che non i dodici mesi dell'anno; 3) di avviare una campagna informativa di adesione, per abbonamenti aziendali, rivisitazione delle norme di AMT; 4) utilizzare welfare aziendale, in collaborazione con Confindustria. Naturalmente, la tariffa integrata metropolitana



## COMUNE DI GENOVA

doveva essere estesa oltre ad ATP, anche alla parte ferroviaria; 5) nuove modalità di adesione anche per gli studenti universitari. Insieme a questo, proponevamo di inserire delle nuove linee, delle nuove corsie preferenziali, per quanto riguarda il trasporto pubblico, soprattutto nella tratta di Sampierdarena-Cornigliano e, in questa occasione, anche di andare a verificare quelle che erano le tempistiche delle linee che sono tutte raddoppiate, se non triplicate, quindi pensare ad un'attestazione delle linee di qua e di là dal ponte.

La linea 1 che si doveva interrompere da Sampierdarena sino a Cornigliano e Sestri e dall'altra parte, un'altra linea uno corrispondente, che diventavano linee circolari. Così come il cinquantatre, centoventotto ed altre linee che subiscono le problematiche del traffico e della mobilità più intensa, sia dal punto di vista delle merci, che dal punto di vista dei passeggeri. Anche in questo contesto, pensavamo che sia utile rivedere gli orari storici di partenza mattinali dei mezzi pubblici, in quanto la contrattazione che è avvenuta all'interno delle aziende, rispetto alla flessibilità di orario, ha portato tutte le aziende ad avere un anticipo dell'inizio dell'orario di lavoro. Si prenda tutta la zona di Erzelli, dove lavorano almeno 2 mila persone, prima l'orario iniziale era delle ore 7,30, ora è alle ore 6,30. Queste richieste, noi le abbiamo fatte, ma non abbiamo avuto risposte, così come ci pareva anche utile che, da punto di vista ferroviario, con il ripristino della parte ferroviaria, si potesse intensificare sulla linea dorsale costiera, la circolazione del trasporto pubblico locale ferroviario, così come nella Valpolcevera, ad inserire anche nelle ore di morta, chiamiamole così, che sono circa due ore, dalle ore dieci del mattino, fino alle prime ore pomeridiane, anche qui potenziare il servizio. Questo ragionamento in funzione del cercare di vedere come anche delle opere infrastrutturali, che sono del territorio e che erano già programmate, possano avere un'accelerazione anche una riorganizzazione. Che cosa intendo dire? Il Nodo ferroviario, di cui ha parlato prima l'ingegnere "se fosse andato tutto bene", l'avremmo potuto utilizzare nel 2016, se non vado errato, dopodiché questa non c'è. Mi piace pensare che, guardando quelli che erano i progetti, questa realtà avrebbe dovuto portare un aumento del 30 per cento dell'attività del trasporto regionale ed una riduzione dei tempi di percorrenza dei treni, quindi poteva avere, in un'occasione come questa, la disponibilità del Nodo ferroviario. Nello stesso tempo, però, il Nodo ferroviario oggi pare che non vada più molto per la maggiore, al di là della questione di Astaldi, siamo concentrati tutti sul Terzo valico, tutte le azioni vengono profuse per cercare di anticipare o di portare avanti il Terzo valico, ma sul Nodo ferroviario, sul quale tutti siamo d'accordo, tutte le forze locali e politiche sono d'accordo, non c'è molta attenzione. Noi crediamo che si debba ripuntualizzare questo aspetto, che debba essere riportato in luce e che debba essere rimesso al centro dell'iniziativa per questa città, per la mobilità, quindi, in un ragionamento che veda come affrontare la questione di Astaldi, veda come poter accelerare determinati percorsi, ma anche a fronte degli altri punti che non sono stati affrontati. Il Nodo ferroviario era anche chiamato "metropolizzazione ferroviaria". La metropolizzazione ferroviaria vuol dire stazioni che vengono utilizzate nell'ambito di tutto il sistema del Nodo. Il progetto iniziale aveva al suo interno altre stazioni, come quella di Teglia, come quella di Multedo, come quella di Pegli Lido. Bisognerebbe riscoprire queste condizioni e



## COMUNE DI GENOVA

riportarle al centro, per vedere come possono essere reinserite in questo progetto, dopodiché il Nodo ferroviario non deve essere sostitutivo del trasporto pubblico legale, ma deve essere aggiuntivo ed integrativo della mobilità su gomma, che ha bisogno di essere finanziata e non può essere la mobilità su gomma che finanzia il trasporto regionale su ferrovia. Questi elementi credo che debbano essere riportati al centro e reinseriti in un ragionamento più complessivo. Sulla metropolitana stessa, le risorse – se non vado errato – 137 milioni per il prolungamento verso Rivarolo, sono a disposizione però a che punto è la progettualità? Sono state affrontate problematiche di portare la metropolitana da Brin in quota sull'impalcato ferroviario. Quale ricaduta può avere? E dall'altra parte, su Brignole, Piazza Martinez, è una realtà che deve essere affrontata rapidamente anche questa, ma bisogna anche pensare che, in quel territorio, c'è un impianto di manutenzione ferroviaria. Quale è la salvaguardia che si può avere nei confronti di questo impianto che è l'unico della manutenzione del trasporto regionale, in tutta la città metropolitana? Questi elementi dovranno essere affrontati. Io leggo che il 29 giugno di quest'anno, il Sindaco – se i giornali hanno riportato bene quanto ha detto – affermava che entro fine anno sarebbe partita la gara per la tramvia. Noi siamo favorevoli e d'accordo, per rispetto agli eventi che sono avvenuti su Genova: la tramvia in Val Bisagno o un sistema all'utilizzo di movimentazione elettrica, ci deve essere. Vorremmo, però, fare una riflessione a voce alta: da quando abbiamo cominciato a parlare di tramvie, c'è stata un'evoluzione dei sistemi tecnologici e delle realtà legate al trasporto pubblico, quindi, una riflessione su alimentazione continua o alimentazione a batterie bisognerebbe farla; forse una riflessione su quali sono gli spazi di questa città, i costi, i tempi delle alternative che possono dare questi sistemi, le tecnologie o i mezzi omologati. Un ragionamento bisogna farlo rapidamente, perché sulla Val Bisagno abbiamo già aspettato troppo, tenendo in conto delle evoluzioni che i sistemi hanno avuto e che possono avere, quindi tenendo da conto il romanticismo, ma anche guardando un po' alla concretezza delle condizioni e dei dati.

In ultimissimo vorrei parlare dei collinari. Noi riteniamo che le linee collinari portino un grande tributo alle linee di forza di AMT, che si aggira intorno al 40/50 per cento dell'utenza. Queste linee devono essere potenziate e non possono essere date ulteriormente in appalto. Non si può pensare che l'interscambio delle linee collinari avvenga con i parcheggi di interscambio vicino alla ferrovia o alla metropolitana, perché in questo modo noi ridurremo ancora di più le potenzialità economiche delle linee collinari. In sostanza, l'interscambio va bene e ci deve essere, ma non può essere un interscambio di linee collinari, in cui l'utenza utilizza il mezzo privato per arrivare alle realtà territoriali di costa. Non siamo per questa opportunità, ma siamo affinché le linee collinari vengano potenziate. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Grazie a lei. La parola ad un rappresentante della CISL.



COMUNE DI GENOVA

## ***PUGLIESE Santo (CISL)***

Buongiorno a tutti. Ringraziamo l'Amministrazione per darci l'opportunità di esprimere il nostro pensiero, anche se ritengo che è già la seconda o la terza volta che parliamo di queste problematiche. Io condivido il piano, che ha esternato il collega che mi ha preceduto e che ha una serie di studi fatti dal professor Musso, che dovrebbero andare in una certa direzione e vorremo capire non solo i tempi di attesa, ma la parte economica, perché si faceva riferimento su Val Bisagno, io sono più o meno vent'anni che lavoro nell'azienda AMT e sono trentacinque che sento parlare sempre di quel pezzo di territorio, che purtroppo in qualche maniera è rimasto sempre fuori. Sarebbe importante capire la parte economica, i tempi di realizzazione e il progetto, perché questo l'abbiamo visto cambiare più di una volta e poi alla fine siamo rimasti fermi al punto di partenza.

Un altro discorso che volevo capire sull'Amministrazione riguarda la metropolitana. Ci sono circa 140 milioni di euro, che possono essere investiti velocemente e se c'è questa volontà, come si diceva un po' di tempo fa, di portare da una parte verso Rivarolo e dalla parte opposta verso Terralba, che potrebbe anche decongestionare ed avere un grosso flusso di utenti, che potrebbe usufruire di questo mezzo.

L'altra cosa di cui sento parlare da tanto tempo sono le linee e le ferrovie, dove c'erano queste famose fermate intermedie. Per quanto riguarda il Ponente, sentivo parlare di fare le fermate su Palmaro e su Pegli e la stessa cosa, per quanto riguardava dal Bolzaneto venire verso il centro. Questa è una cosa di cui se ne parla spesso però alla fine non è mai partita. Se c'è tutta questa volontà e mi sembra che, in qualche maniera, almeno se ne parla e quando se ne parla ritengo che sia sempre positivo, però penso che ad un certo punto in qualche maniera, bisogna concludere e tirare un po' le fila, se si vuole dare un servizio anche decente, perché negli ultimi anni, purtroppo, abbiamo avuto delle difficoltà enormi.

Capisco che adesso abbiamo avuto la disgrazia del ponte e quant'altro, ma tutto sommato potrebbe essere nella sfortuna un'opportunità per rilanciare il trasporto, però bisogna fare un progetto abbastanza serio e partire velocemente, perché altrimenti si faceva riferimento al potenziamento delle linee collinari e sono d'accordissimo e se non ricordo male, si prevedeva questi nodi di interscambi sulle linee collinari, che sono linee madri, che partono e vanno verso il centro. Magari sarà il professor Musso, se ci dirà i tempi anche lui, visto che ha confezionato lo studio con il suo staff di questa situazione.

Per quanto riguarda alcuni progetti sulle linee, sul Ponente in modo particolare, perché il problema è sul Ponente, è vero, era stato proposto anche, eventualmente per il Ponente, di "rivoluzionare" la linea principale o linea madre, che sarebbe quella dell'1, per cercare di avere dei tempi un po' più ottimali. L'Amministrazione mi sembra che fino ad oggi non ha preso in considerazione questa nostra proposta. Non sappiamo se ci ha ripensato o se ci ripenseranno. Quindi la situazione è abbastanza complicata. Mi rendo conto che parlare in questo momento è un problema, anche come diceva prima il dottore della RFI, per quanto riguardava il discorso del Nodo ferroviario, sono già due anni che l'opera doveva essere finita e invece noi stiamo ancora a parlare. Per non parlare del



## COMUNE DI GENOVA

progetto del Terzo valico, che qualcuno di noi si ricorda che in questo momento particolare forse poteva essere anche un toccasana per la città.

I tempi sono molto importanti e i costi, queste risorse, eventualmente se sono già finanziate una parte oppure stiamo ancora cercando di verificare se dai vari Ministeri ci arriva della parte economica oppure no. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

La ringrazio. La parola ad un rappresentante della UIL.

### ***SERVIDEI Fabio (UIL)***

Il collega Fassio ha già anticipato i temi generali delle osservazioni che facevamo sul PUMS, che riteniamo sia un percorso strategico per lo sviluppo della nostra città, alla luce anche di una situazione che si è andata a generare anche prima di questa discussione, perché il PUMS parte in una discussione di qualche mese fa, quindi prima della caduta del ponte Morandi, nel quale avevamo fatto alcune osservazioni. *In primis* sicuramente quella che questo tema vede è lo sviluppo di un territorio nella sua ampiezza; quando si parla di viabilità, si parla anche di settori che vengono coinvolti, quindi si parla di portualità, di commercio, di un trasporto che si cerca di declinare come funzionale ad una città che deve evolvere. La situazione Morandi pregiudica oggi questi temi e li espone ancora di più, quindi a maggior ragione questo tema deve essere affrontato nella discussione che, peraltro, avevamo già avviato con l'Amministrazione e col Vicesindaco. Noi avevamo chiesto proprio su alcuni temi, che erano riguardanti alcuni settori, faccio riferimento, per esempio, al commercio e ad altri settori che erano coinvolti in questo processo, di aprire tavoli tematici per la discussione, proprio perché quando parliamo di viabilità, parliamo di settori che devono avere il supporto per poter evolvere e per poter fare occupazione. Ribadiamo la necessità di procedere in quei tavoli tecnici proprio per rappresentare al meglio e declinare al meglio quelle che sono le peculiarità e questo in funzione anche di un altro ragionamento legato al trasporto e, quindi, alla sua matrice di *hardware*, cioè quella della rappresentazione interna di chi oggi fa trasporto pubblico e di chi oggi rappresenta il trasporto pubblico.

Quel tavolo per noi diventa fondamentale proprio in funzione del fatto che permangono ancora situazioni di criticità. I nostri rappresentanti ci dicono che i tavoli aperti oggi non danno quella garanzia di poter sopportare e supportare orari e strutture anche dal punto di vista strumenti, anche di mezzi che sono vetusti e che non garantivano prima e non garantiscono sicuramente oggi, alla luce della necessità di dover ancora di più lavorare sul trasporto pubblico. In questo caso permangono ancora seri dubbi rispetto a quelli che possono essere i progetti e gli investimenti che l'impresa stessa mette a disposizione. Il fatto di aprire i tavoli e di discutere all'interno di questi di merito, perché di questo si vuole parlare, di quanti investimenti e di come l'Amministrazione interagisce rispetto a questi investimenti è sicuramente un pezzo di questo percorso che dovrà – noi avevamo già fatto nella precedente assise alcune osservazioni direttamente, poi, in capo alla parte tecnica che sta elaborando questo documento, proprio per fare alcune



## COMUNE DI GENOVA

osservazioni su alcune criticità che il collega prima ha ben rappresentato, rispetto alle linee secondarie, alle nuove strategie, di sviluppare le linee fino a raggiungere quei siti che, ad oggi, sono ancora su sulla carta. Attraverso il PUMS, sicuramente, questo percorso sarà possibile farlo. Non rubo altro tempo, anche perché i temi generali sono già stati affrontati, chiedo all'Amministrazione di riattivare, nel breve, quei cinque tavoli che avevamo richiesto collegati al Piano urbano di mobilità sostenibile. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Grazie a lei. La parola ad un rappresentante di FAISA-CISAL.

### **FANO Edgardo (FAISA-CISAL)**

Innanzitutto, volevo ringraziare il Consiglio per l'ordine del giorno che avete votato ieri, quello che riguarda le sanzioni amministrative a carico dei lavoratori di AMT diretti. So che è fuori dall'ordine del giorno, ma siccome mi risulta che l'abbiate votato all'unanimità, mi fa piacere che abbiate capito il problema che stiamo vivendo in questo momento e soprattutto che quando parliamo di affidamento *in house* della società di trasporto pubblico genovese, è la causa diretta di quelle azioni che sono state fatte cinque anni fa. Vi dobbiamo ringraziare dell'attenzione che ci avete dimostrato. Veniamo all'ordine del giorno. Per quanto riguarda al PUMS, noi già qualche mese fa avevamo richiesto un elenco delle priorità di intervento, perché il PUMS sulla carta è fantastico, però, come tutte le cose, per arrivare in cima alla montagna, bisogna cominciare a fare il primo gradino. Quelli che, a parer nostro e ante caduta del ponte, erano gli interventi prioritari sul discorso alla metropolitana, dell'estensione che dovrebbe essere già stata finanziata con il decreto del MIT, nel prolungamento su Terralba e Canepari. Volevamo capire quali erano tempi di realizzazione, anche perché la tragedia che ha colpito la città ha palesemente dimostrato quanto sia fondamentale l'utilizzo della metro, che purtroppo, per come è strutturata oggi non può portare più di cinquemila persone ad ora. I treni non li vendono al supermercato e le reti anno di costruzione notevoli.

Seconda cosa, sempre legata al PUMS, è la linea C, la direttrice Centro famosa del PUMS; per tre quarti è già fatta, perché da Brignole in poi si ricollegherebbe a quella che è la rete filoviaria, senza entrare nella discussione tram, filovia, che è ancora un'altra cosa. Se troviamo un sistema di collegamento di Piazza Galileo Ferraris con la stazione di Brignole, tre quarti della rete è già fatta. Incominciamo da lì, che è l'intervento più semplice, più rapido e porta dei risultati in termini di recupero economici e di servizio alla città, perché si riuscirebbe a riorganizzare tutto quello che è il sistema trasportistico di Marassi e sulla direttrice che va verso il centro.

Poi, vorremmo capire che cosa significa – se è corretta la dichiarazione riportata sulle testate giornalistiche – un PUMS a stralcio per la parte di Cornigliano e della Valpolcevera, perché non abbiamo capito il significato di questa cosa.



## COMUNE DI GENOVA

Vado avanti su quello che è l'ordine del giorno e poi vorrei integrare con altre due cose. I servizi collinari sono all'interno del ordine del giorno e non capiamo cosa significhi "servizi collinari" scritto così, perché i servizi collinari a Genova sono svolti quasi fondamentalmente con vetture da otto metri e mezzo, che posta la consegna dei veicoli che AMT definisce nell'ordine di un centinaio nell'arco di sei/otto mesi, perché purtroppo quando si fa una gara, ogni volta c'è un ricorso, poi ci sono 180 giorni da quando viene affidata per la produzione del veicolo. Noi oggi non abbiamo vetture piccole, quindi quotidianamente ci sono quattro/cinque autisti con due macchine che scalano in continuazione; quindi, saltano le partenze, il personale e i passeggeri si irritano, perché si dà un servizio che non è funzionale alla città e non abbiamo, ancora fino a tre giorni fa, la rimessa di Staglieno non faceva uscire otto vetture sulle macchine piccole, per cui bisogna trovare un sistema per fare un ordine cospicuo, perché ci sono problemi di approvvigionamento.

Le società costruttrici costruiscono con difficoltà quel tipo di veicolo. Bisogna muoversi per fare un ordine di quei veicoli abbastanza numerosi. Su questo, vi volevamo chiedere che i 20 milioni finanziati dal Decreto Genova, per il rinnovo del parco mezzi, fossero in buona parte dedicati a quella tipologia di veicoli, proprio perché è in questo momento la situazione è più difficoltosa dei mezzi, posto che sono vecchi e ci vuole un rinnovo, ma in un tempo più ampio.

Sulle corsie gialle, non possiamo che essere d'accordo con quanto dichiarato sulle testate giornalistiche dal professore Musso e dalla CGIL poco fa, perché se continuiamo a mettere servizio, ma questo rimane fermo in coda, difficilmente riusciremo ad offrire qualcosa di meglio alla città.

Sul decreto Genova volevamo dire due cose. I 23 milioni che sono stati stanziati in conto esercizio per il 2019, siamo stati in Regione e la ripartizione di quelle risorse, secondo noi, è un po' iniqua, nel senso che c'è stato detto che circa 14 milioni andranno a Ferrovie dello Stato e circa 8 milioni a tutte le aziende dell'area metropolitana. Visto che mi risulta che i servizi noi li abbiamo fatti, in buona parte gratuitamente, e voi mi insegnate che se io metto un autobus davanti a pagamento, con un autobus dietro che è gratis, difficilmente la gente prende quella pagamento, riteniamo che vivendo già in un settore che è sotto finanziato, la divisione di questi importi sia quantomeno iniqua nei confronti della città, di AMT ed anche di ATP.

I 20 milioni del parco mezzi, ci dicono – quelli di cui parlavamo prima – che saranno ripartiti con 18 milioni per AMT e 2 milioni per ATP. Vorremmo avere contezza anche di questa cosa. I 5 milioni che sembra che siano stati aggiunti nella fase di conversione del decreto per le opere di collegamento, vorremmo capire quali sono e a che attività e a che azioni verranno destinate. Grazie.

**BRUSONI Marta (Presidente)**

La parola al rappresentante di UGL.



COMUNE DI GENOVA

### ***FIRPO Silvio (UGL)***

Buongiorno a tutti. Grazie dell'invito. Mi associo anche io al ringraziamento fatto prima dal collega, per aver votato l'ordine del giorno in una situazione veramente delirante per i lavoratori di AMT, che a distanza di cinque anni, dopo aver vinto presso il TAR, si sono trovati questa spada di Damocle, delle sanzioni da pagare in un momento particolarmente difficile della città, con la caduta del ponte Morandi.

Proprio da questo vorrei partire, perché è necessario trovare quelle che sono le soluzioni più adeguate per alleggerire quelle che sono le difficoltà dei cittadini e degli utenti di AMT e anche di ATP per le linee interessate, che gravitano sulla zona interessata dal crollo. Noi crediamo che bisogna cercare, come sta facendo attualmente l'Amministrazione comunale, ma ancora di più, trovare delle soluzioni adeguate per venire incontro ad una situazione che, ci auguriamo, si risolva in tempi brevi, anche se ne dubitiamo, non tanto per quello che è la capacità dell'Amministrazione comunale, ma quanto per ciò che concerne la *governance* nazionale. Cerchiamo di essere ottimisti.

Entrando nelle tematiche della riunione odierna del PUMS, è stato parlato ampiamente e sono già stati detti quelli che sono i suggerimenti e quelle che al limite possono essere anche le criticità. Io mi soffermerei sul fatto che è particolarmente caro alla nostra organizzazione sindacale e mi riferisco al prolungamento della metropolitana. Noi siamo non favorevoli ma favorevolissimi al prolungamento a Terralba e per la zona che riguarda il Ponente, per quanto riguarda Certosa e Rivarolo, ma chiediamo di più, ovvero che l'estensione della metropolitana vada sino alla Val Bisagno, quindi si va ad attrezzare a Molassana Prato. Perché chiediamo questo? Perché per noi l'istituzione di una tramvia è un costo spropositato, perché mentre per la metropolitana ci troviamo già un'officina attrezzata e ci troviamo già delle vetture – e ne arriveranno sicuramente delle altre – abbiamo, né più né meno che è una struttura che possiamo solamente prolungare, che va comunque su ferro, che può viaggiare tranquillamente in superficie, lo dice la tratta da Brignole, Martina e Terralba e crediamo che questa sia la soluzione più idonea. I tram sono finiti il 27 dicembre del 1966 e purtroppo la politica all'epoca aveva deciso così. Noi non riteniamo che il nuovo rientro del tram sia la soluzione più ideale. Questo è il nostro pensiero come un UGL.

Per quanto riguarda le linee collinari, mi devo associare a quello che è stato detto in precedenza. Per fare un servizio adeguato delle linee collinari, bisogna avere i mezzi. Se i mezzi non ci sono, il servizio non si può fare e, come è già stato detto prima, assistiamo a delle corse che saltano, a dei passeggeri che non riescono ad avere quello che dovrebbe rimanere, anche in contesti moderni, un servizio a caratterizzazione sociale, cosa che molte volte non è più dovuto dai finanziamenti che vengono dati alle aziende.

Devo fare un passaggio su un'altra azienda, ossia l'azienda di trasporti provinciali, che è ATP S.p.A., che fa parte integrante di AMT intesa, come acronimo: Azienda Metropolitana Trasporti. Ebbene, abbiamo ancora una situazione di incertezza che riguarda i laboratori di ATP esercizio, che hanno un loro socio all'interno, perché in passato l'indirizzo era stato quello e che, al momento, aspettano che l'azienda venga ricapitalizzata e che si possa cercare di



## COMUNE DI GENOVA

fare in modo e maniera che le quote del socio privato calino sotto al 30 per cento e si possa un domani costituire un'unica azienda della città metropolitana, che possa dare un servizio ottimale, sia alla città di Genova che alla sua provincia. C'è un'interazione anche per quanto riguarda il Nodo ferroviario che è basilare, per contribuire ora più che mai ad alleviare quelle che sono le situazioni. Sulla ripartizione, anche noi troviamo molto strano che i 14,5 milioni – questo c'è stato detto dall'assessore regionale ai trasporti, Berrino – siano finiti nelle casse delle ferrovie quando queste, a differenza di ATP e AMT, hanno fatto pagare i clienti. Noi abbiamo fatto un servizio totalmente gratuito. Credo che questo debba essere tenuto in assoluta considerazione, perché un conto è far viaggiare i passeggeri in difficoltà gratis e un conto è farli pagare; sono due cose completamente diverse. Io mi fermo qua e vi ringrazio.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Grazie. La parola ad un rappresentante di ORSA. Grazie.

### ***RINALDI (ORSA)***

Buongiorno a tutti. Volevo fare un punto in merito alla metropolitana di Genova. Come avete potuto vedere tutti, senza di questa, noi oggi avremmo avuto grossissimi problemi. È il collegamento tra la Valpolcevera e Genova, che collegava due realtà cittadine.

La metropolitana di oggi è un punto fondamentale del trasporto pubblico, senza di questa, Genova sarebbe totalmente paralizzata. Le precedenti Amministrazioni hanno mal investito e gestito la metropolitana di Genova. Oggi noi ci troviamo con una metropolitana che ha sette treni di nuova generazione, che non vanno ancora come dovrebbero. È come se voi aveste comprato una macchina nuova e a distanza di quattro anni (ormai la garanzia praticamente è scaduta su una buona parte di questi treni), vi trovate una macchina che non funziona, ma che avete pagato. Ad oggi, questa è la situazione. Siamo ancora con problemi di comunicazione tra i treni e il PCO; non possiamo comunicare tra un treno e l'altro, abbiamo problemi di carico, sono treni che erano stati presi per viaggiare in coppia e ad oggi non posso ancora viaggiare in coppia, perché sono troppo lunghi. È come se io ho un box da quattro metri e mi compro una macchina da cinque. C'è qualcosa che non funziona. Questo è quello che è stato fatto nelle precedenti Amministrazioni. Adesso no ci ritroviamo sul groppone e AMT è parte lesa, perché deve gestire una situazione particolare, dove non è lei che ha scelto questi treni, ma sono stati imposti dalla politica.

Quello che io chiedo a voi è di fare attenzione quando si fanno progetti per il futuro, perché poi ricadono sulle spese dei lavoratori e dei cittadini, perché un progetto dovrebbe portare dei benefici. Noi oggi ci troviamo con due importanti, definiti avveniristici, che sono Villa Scassi e la metropolitana, che hanno portato solo dei gran problemi.

Villa Scassi è fermo dal 10 ottobre, non si riesce a fare andare quel benedetto ascensore. È stato uno spreco di denaro pubblico incredibile, eppure anche questo



## COMUNE DI GENOVA

se lo è ritrovato sul groppone, questa Amministrazione comunale che non ha nessuna colpa e AMT.

Noi per coprire le corse dell'ascensore, dobbiamo fermare degli autobus. Noi fermiamo autobus tutti i giorni, per mettere un pulmino per portare la gente all'ospedale. È assurdo! È un rincorrersi continuamente. Non si riescono a risolvere i problemi.

Quindi quello che io chiedo oggi, visto che si parla del futuro di Genova, perché il PUMS è fondamentale, di mettere delle penali certe, di mettere dei tempi certi, di controllare il partner con cui si progetta il futuro di Genova, per non trovarci poi questi problemi.

Ad oggi, il parco mezzi, come hanno già detto i miei colleghi è in grosse difficoltà. Noi abbiamo la mancanza di vetture piccole per linee collinari. Ultimamente sono stati acquistati degli autobus Rampini apertamente elettrici. Bisognerebbe cercare, tramite la politica, di fare pressione a Rampini, perché rimetta in produzione autobus anche a gasolio attualmente, perché la Rampini ora fa solo autobus elettrici ed è l'unica azienda, che faceva autobus del segmento che servono a noi per le linee collinari.

Ma le aziende piccole, come può essere Genova, perché di fronte ad un colosso come ATAC o ATM, siamo un'azienda piccola, non ha il peso specifico da sola per fare queste pressioni! O si fanno delle cordate in ambito nazionale per varie aziende o deve essere la politica intervenire con le aziende, perché noi sul territorio genovese siamo i più penalizzati, non abbiamo vetture di queste dimensioni, non ci sono ditte che fanno vetture di queste dimensioni, è un problema veramente serio.

Un altro problema importante che, secondo me è alla base di un PUMS, è un po' polo manutentivo. Noi non abbiamo un polo manutentivo. Genova nonostante tutto fa manutenzione nelle rimesse, ma non sono officine perché se non si chiamerebbero officine, sono delle rimesse. Noi parcheggiamo gli autobus lì dentro, non è pensabile far lavorare gli operai in quelle condizioni, non solo di lavoro, ma anche di sicurezza, perché gli autobus entrano ed escono a tutte le ore. Nel deposito di Sampierdarena, abbiamo infiltrazioni d'acqua che vanno avanti da anni, gli operai lavorano con gli ombrelli aperti, non è un officina. Se devo portare la mia macchina a fare un tagliando, la porto in un'officina, non in un parcheggio. Noi facciamo manutenzione nei parcheggi. Per fortuna ATM Milano ci ha consegnato, "regalato", una riga di autobus per poter fare il servizio navetta. Le navette che facciamo oggi in Valpolcevera ed in una buona parte di città, è grazie ad ATM Milano, senza quegli autobus, noi non avremmo neanche le navette. Quattro/cinque sono già ferme e stiamo facendo manutenzione sempre rincorrendo, perché non abbiamo strutture adatte a fare la manutenzione e comprare nuovo non significa avere una garanzia, un'affidabilità, bisogna stare attenti anche a questo. Abbiamo più volte picchiato il muso in acquisti che si sono rivelati dei fallimenti.

Quindi in merito al PUMS, dobbiamo progettare e voi controllare con attenzione il futuro di Genova. Voi siete i garanti della politica e di questa città, per cui dovete vigilare su questo, perché ad oggi si è veramente lasciato tutto al caso e Scassi è un esempio, i treni della metropolitana sono un esempio.



## COMUNE DI GENOVA

Abbiamo un'altra cosa che oggi non è all'ordine del giorno e su cui vi chiedo di spendere il vostro tempo: la navebus. Noi abbiamo una possibilità che tante altre città non hanno. Abbiamo il mare, sfruttiamolo. Però non possiamo usare navi prese qui e là e messe lì così. AMT fa uno sforzo immenso nel gestire questo servizio, la Regione finanzia, il Comune finanzia, ma con le strutture sbagliate. Non è pensabile avere una macchina da quattro posti e dire: «Ma sì, ho una famiglia da otto, con figli, ce li incastro dentro e qualcosa facciamo». Noi abbiamo delle navi che non vanno bene per il servizio genovese attuale; andrebbe ridisegnato il servizio e cambiati i mezzi. Servono navi appropriate, abbiamo la banchina di Pegli che non la possiamo usare, abbiamo il rimessaggio di punta, ma bastano due onde e non puoi fare nulla.

Queste cose sono così importanti su cui bisogna vigilare: polo manutentivo, uno sviluppo a mare, la metropolitana è fondamentale per Genova. Ora ci troviamo in una condizione particolare, a seguito del crollo del Morandi. Da macchinista, vi posso dire che sviluppare la zona metropolitana in ambito Valpolcevera, è molto più difficoltoso, in quanto adesso Brin è il fulcro del trasporto dei cittadini, tutti lì arrivano, tutta la Valpolcevera arriva a Brin, quindi per iniziare a fare i lavori a Brin, bisogna iniziare a demolire il tronchino, abbassarlo ed il servizio verrebbe interrotto. L'ho effettuato in modo molto limitato. Quindi io mi sentirai di iniziare in tempi brevi, come diceva anche il mio collega Fano, dove i tempi sono più certi e più rapidi e mi farà prendere qualcosa per snellire i problemi della mobilità genovese, quindi Terralba, Martinez, che è di più rapida attuazione, Brin, secondo me è molto più complicato, specialmente in questo momento. Lascio la parola al mio collega. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Grazie. La parola ad USB.

### ***RIMASSA Maurizio (USB)***

Mi scuso preventivamente con il Presidente della Commissione e con i Commissari, perché andrò forse leggermente fuori tema, facendo parte di un'organizzazione sindacale che non ha relazioni dirette con le aziende e relazioni faticose con le istituzioni, se mi consentite utilizzerei questo momento, per chiedere che si arrivi finalmente a fare chiarezza su un aspetto secondo noi molto importante, che ha comunque attinenza con i temi del PUMS.

Il PUMS disegna uno scenario, che mi sembra di poter definire, grandioso e spero in qualche modo realizzabile anche se non affronta il problema delle risorse. Dal nostro punto di vista, però, la tragedia del Morandi ha messo molto bene in evidenza quest'aspetto, c'è un grande bisogno di trasporto pubblico. Dal nostro punto di vista, non è indifferente chi svolge e chi risponde a questa domanda il trasporto pubblico, quindi, per noi deve essere un'azienda pubblica, gestita dal pubblico e integralmente pubblica.

Noi abbiamo salutato con favore la decisione del Sindaco di arrivare a costituire un'azienda unica per tutta la città metropolitana – e che in prospettiva doveva inglobare anche Genova parcheggi – che gestisce tutto l'insieme dei



## COMUNE DI GENOVA

servizi che vengono erogati in città metropolitana. Mai come in questo momento di difficoltà, a seguito del crollo del ponte, ci sembra che questo progetto andrebbe difeso e rilanciato. Devo però rilevare che, ad oggi purtroppo, i passaggi necessari ad arrivare alla costituzione di questa azienda e ad un'azienda *in house*, che era l'altro punto fondamentale del progetto del Sindaco, sono mi sembra in una situazione di stallo, tant'è vero che, ad esempio, per quanto riguarda ATP ad oggi non sappiamo ancora se è possibile andare avanti in questa direzione ed arrivare al progetto che indicava il Sindaco.

Io mi permetto di sollecitare i Commissari, la Giunta, eccetera, di dare quanto prima (a questo punto, dal mio punto di vista, si pone anche un problema delle relazioni) perché in una fase come questa, credo che sarebbero opportune le più ampie interlocuzioni possibili e non i tavoli con le solite composizioni, ma che si faccia definitivamente chiarezza su questo progetto, visto che il contratto di servizio è stato prorogato fino ai primi di dicembre dell'anno prossimo, quindi, le scadenze si stanno avvicinando ed è necessario definire finalmente quale sarà il futuro delle tue aziende di trasporto e possibilmente vedere la nascita di questo progetto del Sindaco. Io invito tutti a sollecitare la conclusione di questo percorso. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Abbiamo finito di audire le rappresentanze sindacali. Mi hanno chiesto di poter intervenire altri auditi. In questo caso prima la signora Mannu, del comitato "Sì Blue Print" e poi Vincenzo Cenzuales di MobiGe.

Do la parola a loro e poi se qualcun altro degli auditi vuole intervenire, se gentilmente me lo fa sapere, così poi do la parola. Prego, signora Mannu.

### ***MANNU Giorgia (Comitato "Sì Blue Print")***

Grazie. Buongiorno a tutti. Con il nostro comitato – è qui presente anche Milena Laviosa – ci siamo fatte anche promotrici della raccolta firme in favore del Terzo valico, che ha avuto un enorme successo e consenso da parte di tutta la città. Riteniamo infatti che il Terzo valico sia un'opera indispensabile per lo sviluppo di Genova e ho sentito in questa Commissione molte perplessità riguardo al Nodo ferroviario. Riteniamo che le due opere non siano assolutamente incompatibili ed anzi entrambe devono essere promosse fortemente e andare avanti ed avere grande impulso. Ci farebbe piacere sapere, da chi di competenza, le tempistiche, le risorse, perché c'è una grandissima preoccupazione da parte dei cittadini in merito a questi temi. Noi non siamo tecnici e non siamo qui per proporre delle idee geniali a riguardo, ma certamente siamo collettori di quelli che possono essere le preoccupazioni e anche così i mal di pancia delle persone. Io personalmente sono abitante della Valpolcevera e quotidianamente vivo il disagio del trasporto tra la Valpolcevera e il centro. Qualcuno ha parlato della nostra metropolitana attuale nella direttrice della Valpolcevera, che sappiamo che arriva solo fino a Brin ed è una metropolitana, purtroppo, tronca. Ci auguriamo che al più presto avvenga uno sviluppo o un qualcosa che assomigli ad un trasporto di superficie, che sia in sostituzione di questa metropolitana intasata, perché io sento



## COMUNE DI GENOVA

molti servizi anche su Rai3, dove vengono intervistati cittadini e sembra quasi che il disagio sia relativo. Vi posso assicurare che non è così. Ci sono mattine in cui la gente (specialmente, i primi tempi) ha avuto forti difficoltà anche a salire sui vagoni. Adesso sta leggermente migliorando e questo grazie al forte impulso anche dato da questa Amministrazione, ma vi assicuro che non è un qualcosa di trascurabile.

Quanto al discorso del crollo del ponte Morandi, qualcuno ha detto che oggettivamente è un fatto molto grave. Credo che questa criticità possa anche essere l'occasione per fare ancora più attenzione a quella che sarà la nostra mobilità nel prossimo anno, perché io mi auguro che si risolva al più presto possibile, ma dovremmo fare i conti come una viabilità più intasata del solito, giorno per giorno.

Io chiedo, come hanno chiesto in molti che mi hanno preceduto, delle certezze sulle tempistiche, sulle modalità e soprattutto un maggior monitoraggio sui flussi, perché avevamo pochissimi dati quando è stata iniziata questa Commissione sul PUMS ed avevamo pochissimi dati anche sui flussi cittadini, mentre già quando noi abbiamo promosso la nostra petizione sul Terzo valico, era molto chiaro che il traffico era veramente molto pesante e avevamo già lanciato l'allarme. Mi auguro che ci sia intermodalità, sinergia su quello che la rete sia metro, che ferroviaria e ci auguriamo che queste criticità vengano risolte al più presto.

Questa Amministrazione deve fare i conti sia con le previsioni di spesa, che con quanto è stato il passato, ma deve guardare al futuro. Noi ci auguriamo di non essere cittadini che circolano in una città morente, ma in una città in via di sviluppo, che sia a livello di città europee importanti, come Berlino, ad esempio, dove si scusano nel momento in cui il treno è in ritardo di cinque minuti e questo da noi non accade.

Noi non possiamo sostituirci all'Amministrazione, ma vorremmo metterci a disposizione come comitato "Si Blue Print", per l'organizzazione di incontri sul territorio, facendo da collettore delle informazioni che riguardano l'avanzamento dei lavori e le linee, che ci auguriamo verranno sviluppate, sia la direttrice verso Valpolcevera, sia la direttrice verso Terralba, sia il miglioramento dei mezzi che sono messi a disposizione ad AMT ed anche sulla sostenibilità e la qualità di questi mezzi e saremo ben felici di occuparci di incontri informativi, che possano informare i cittadini e mettere in contatto le istituzioni e i tecnici, perché c'è una forte fede da parte degli abitanti di Genova e delle zone più colpite, come gli abitanti della Valpolcevera, di sapere a che punto siamo, perché le sorti del Morandi avranno delle tempistiche diverse, ma la viabilità quotidiana è proprio importante per ciascun cittadino e per ciascuno di noi.

Noi siamo a disposizione e ci farebbe molto piacere poter fare da collettore, sia delle indicazioni dei cittadini e sia delle informazioni che questa Amministrazione sia ben felice, abbiamo l'onore di essere qui oggi in Commissione e vi ringraziamo, perché abbiamo partecipato alla precedente ed è stato molto utile e ci farebbe piacere poter anche rendere partecipi gli altri cittadini di queste informazioni, che credo siano importanti, perché i cittadini devono sentirsi al centro dell'Amministrazione e se l'Amministrazione riesce a fare questo, credo che sia un passo molto importante. Grazie.



COMUNE DI GENOVA

**BRUSONI Marta (Presidente)**

Grazie a lei. La parola a MobiGe.

***CENZUALES Vincenzo (MobiGe)***

Buongiorno a tutti. Ci siamo già visti l'altra volta. Abbiamo prodotto una breve memoria, insieme al comitato "Sì Tram", sul PUMS. Ricordo le critiche maggiori che si possono fare, oltre a metodologica, che mancano dei numeri come indicatori a giustificazione delle scelte proposte, rendendo molto difficile capire se le scelte sono corrette e coerenti tra loro, ma si può dire che, da una parte, il sistema ferroviario è praticamente assente e l'altra cosa è il peso incredibile non supportato da dati, che viene affidato all'interscambio mezzo pubblico, mezzo privato.

Oggi affronto un altro tema, che come da ordine del giorno, è quello della gerarchizzazione degli interventi tramviari. Un'informazione che do ai Commissari – ma la Giunta e l'Assessore lo sanno bene – è che prima del 2021 non verranno spesi soldi per i prolungamenti della metropolitana. È così scritto nella delibera che è uscita prima a giugno, poi ad agosto e con integrazione a settembre. Addirittura il Comune di Genova dovrebbe anticipare i soldi per la progettazione e c'è scritto nell'atto che chiederà il permesso al Ministero di utilizzare soldi della filovia, qualche lustro fa, quindi sono soldi per il trasporto pubblico che il Comune di Genova non ha mai utilizzato in tutti questi anni. La cosa non è certa, tant'è che viene detto che verrà affidata la gara al progettista, ma se non arriva questa autorizzazione da parte del Ministero, non se ne farà niente. In ogni caso, i soldi potranno essere spesi dal 2021 in poi. Stiamo parlando del prossimo ciclo amministrativo per vedere qualche cosa. Vorrei che fosse chiaro a tutti che stiamo parlando di vedere degli aspetti pratici.

L'altra cosa è che mentre per il prolungamento verso Martinez, non Terralba, è passata già ad una fase definitiva del progetto, riesumando quello di Metropolitane Milanesi (per chi c'era una decina d'anni fa magari se lo ricorda), verso Canepari – non Rivarolo o Pallavicini – non esiste ancora un progetto sul come fare e, difatti, nella gara, al progettista viene chiesta anche un'idea, perché o si demolisce il tronchino per andare sul piano del ferro, altrimenti si va tutto in sopraelevata, davanti alle case e in ogni caso si occupa il sedile della linea del Campasso, che dovrebbe essere una linea che dovrebbe servire al porto di Genova per far uscire più velocemente i convogli merci. C'è un po' di confusione e ancora non è chiaro che cosa succederà. In ogni caso traggiamo il 2021.

La cosa che noi chiediamo di poter fare subito è quella di iniziare in Val Bisagno a ipotizzare il percorso del mezzo ad alta capacità per il trasporto pubblico e noi diciamo il tram. So che anche questa Amministrazione spinge per il tram.

Nel PUMS si parla di tram tradizionale e tram light, che sarebbe un filobus a tre casse. Nel frattempo, che traggiamo l'altro ciclo amministrativo (perché se dobbiamo aspettare il 2021, per i prolungamenti della metropolitana, figuriamoci per il finanziamento del PUMS, arriveremo al 2024, 2026 o qualcosa del genere),



## COMUNE DI GENOVA

abbiamo tutto il tempo per iniziare a preparare lo spazio in Val Bisagno, per poi mettere i binari o quello che sarà.

Questa è la cosa che si può fare subito, che avevamo già detto nel 2009 all'Amministrazione comunale dell'epoca, che avevamo detto nel 2011, durante il dibattito di partecipazione che c'è stato in Val Bisagno, noi chiediamo formalmente all'Amministrazione comunale di non perdere ulteriore tempo, ma di riprendere le conclusioni del percorso di partecipazione, anche per restituire un po' di serietà alla macchina comunale ed all'Amministrazione pubblica, nei confronti delle centinaia di cittadini che hanno partecipato sette anni a questo evento ed iniziare a fare quello che si può fare oggi e preparare lo spazio e, nel frattempo, farci passare l'autobus, perché per avere il tram dovremo aspettare cinque, sei, sette anni, mentre invece per dare una risposta ai cittadini si può ragionevolmente mettere qualche mese, ancor più dopo quello che è successo nell'altra vallata in Valpolcevera. E qui mi aggancio perché più che un PUMS di stralcio per la Valpolcevera, iniziamo a fare le cose che già si possono fare e che si sarebbero già dovute fare.

Ieri, alla Sala di rappresentanza c'è stato un convegno, in cui si sono fatti vedere i numeri dell'incremento degli abbonati al trasporto pubblico, che è uno dei motivi per cui Genova non è affogata nel traffico. Tutto questo senza – tranne qualche servizio navetta e qualche treno in più messo da Trenitalia, ma pagato molto profumatamente – che l'Amministrazione comunale rendesse il trasporto pubblico veramente accattivante, tant'è che abbiamo visto sui giornali dichiarazioni di abitanti della Valpolcevera che avevano lasciato lo scooter, perché non potevano passare, se non da Salita Bersezio ed erano passati al servizio di trasporto pubblico che solo dopo un paio di mesi è ritornato indietro.

Noi corriamo il rischio di avere un aspetto *boomerang* molto grave, per cui persone che si sono affidate alle parole del Sindaco (persona che si mostra molto credibile) di passare dal trasporto pubblico ci sono passate, si sono scottate e hanno detto: «No, ma siete pazzi!». È evidente che bisogna subito evitare che gli autobus in più che sono arrivati da Milano di seconda mano, piuttosto che i tramvieri richiamati perché erano in pensione a dare una mano, non si impantanino con i loro passeggeri in coda, insieme alle macchine. Favorire il trasporto pubblico significa favorirlo ed a scapito di qualcosa altro. È evidente che se le strade sono quelle che sono e lo erano prima e ancora a maggior ragione adesso, se non si creano le condizioni perché il trasporto pubblico ci metta meno, perché viaggi più celermente, perché siano meno pieni i mezzi, perché siano più puliti e tutte le cose che in tanti anni ormai tutti abbiano capito come si fa a rendere la città meravigliosa con il trasporto pubblico. Se non si fanno quelle cose, l'effetto sarà *boomerang*, nel senso che ritorneremo indietro, anzi perderemo ancora di più i tempi, rispetto a quelli che già AMT ha perso in questo periodo.

È da mettere subito in programma la risposta per la Val Bisagno, rispetto alla tramvia ed al PUMS e la risposta al Ponente ed anche alla Valpolcevera, per potenziare il trasporto pubblico. Ad esempio, nessuno ha chiesto un collegamento già oggi fattibile ferroviario tra la Valpolcevera ed il Ponente della città, attraverso la Curva Molini. Quando c'era all'epoca il Vicesindaco Pissarello, avevamo chiesto con forza che Curva Molini, che veniva ristrutturata, fosse fatta a



## COMUNE DI GENOVA

due binari e che ci fosse realizzata una fermata ferroviaria (la Curva Molini è sopra al capolinea del 17, tanto per capire) quando è stato ristrutturato la risposta degli Uffici comunali, io presente, è stata: «Non vi preoccupate, facciamo due binari». Ovviamente, non ha fatto i due binari, hanno fatto un ponte, con la possibilità di mettere un marciapiede. In ogni caso, oggi è possibile fare un collegamento diretto da chi lavora nella zona di Sestri o di Voltri, direttamente verso Rivarolo, Bolzaneto e Pontedecimo. Si può già fare oggi, immediatamente. Nessuno la chiede questa cosa. Bisogna un po' abituarci, da parte degli amministratori, a pensare che il trasporto pubblico è più importante delle automobili. Se non c'è questo cambio di paradigma, ovviamente compatibilmente con quello che si può fare. Nessuno chiede di andare sulla luna con una canoa. Ma se non c'è un cambio nelle teste, è difficile fare delle cose coerenti, con quello che dice di voler fare il Sindaco.

Vi rubo solamente un pezzettino ancora, se ho la possibilità, per parlare dell'altro argomento. Bisogna che ci sia una quadra tra la Regione Liguria e il Comune di Genova, la Città metropolitana, rispetto alle sinergie possibili tra il servizio di Trenitalia e quello che fa AMT e ATP. Al momento sono ancora in ferrea concorrenza e, ad esempio, AMT ha fatto la navetta, Aeroporto di Sestri-Principe, quando già c'è il Volabus e c'è il servizio integrativo, quando era molto più economico e veloce e non andava a finire nelle code, far arrivare la navetta da Sestri Aeroporto a Sestri fermata del treno. Perché devo andare a Principe con l'autobus, quando ci posso andare col treno? Se non ragioniamo in termini integrati, in mobilità integrata e avremo le aziende di trasporto che si fanno concorrenza tra di loro, perché una dipende dalla Regione, un'altra dipende dal Comune, faremo dei grossi paciughi e sprecheremo anche un sacco di soldi.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

La ringrazio. La parola al WWF che ha anche delle *slide* da presentarci.

### **LANTIERI Stefano (WWF)**

Salve a tutti. Sono Stefano Lantieri WWF Genova Città metropolitana. Mi occupo anche delle questioni di mobilità a livello regionale e non è la prima volta che ci vediamo per parlare del discorso del PUMS. Ricalibrerò un po' le cose che volevo dire, perché ci sono stati degli interventi che hanno messo l'accento su alcuni punti che, in realtà, sono un po' diversi da quello che era l'ordine del giorno e che pensavo avremmo affrontato.

Faccio vedere qualche immagine. Non riaffronterò il discorso di quelli che noi avevamo già individuato come limiti del PUMS. Mi rifaccio partendo subito alle cose che aveva detto Guido Fassio della CGIL e non solo lue poi, sono state riprese in vario modo anche da altri rappresentanti di altre associazioni sindacali ed anche dal rappresentante dell'associazione MobiGe. Uno dei punti – noi abbiamo fatto anche diversi comunicati congiunti con altre associazioni per ribadirlo – è che con il crollo del ponte Morandi, questa era proprio una situazione in cui andavano ribaltate le priorità sulle scelte della mobilità genovese e dato finalmente, non solo a parole, priorità al trasporto pubblico, cosa che



## COMUNE DI GENOVA

andrebbe fatta in una situazione normale di gestione della mobilità in qualsiasi città, ma a maggior ragione va fatto a seguito di quello che è successo a Genova e questo non è accaduto, perché come è stato detto, sono stati messi – per quel che riguarda il servizio su gomma – dei servizi aggiuntivi, anche se, dal punto del versante di quella che era la risposta, il grado di affidabilità e l'appetibilità del trasporto pubblico, non c'è stato granché, nel senso che gli autobus (come stato detto da più parti), vanno intasati ed ingorgati nel traffico, quindi, c'è qualche bus in più ma è in coda. Questo è ovvio che non è il segnale che potrebbe e dovrebbe dare l'Amministrazione; dovrebbe essere che il trasporto pubblico è la risposta per muoversi a Genova. Però, devono esserci le scelte concrete, parliamo di corsie preferenziali, di efficientamento di quelle esistenti, perché anche quelle che ci sono non sono continue, non sono efficienti, non c'è un sistema di semaforizzazione effettivamente coordinato con il passaggio dei mezzi pubblici, c'è un sistema di incroci e di come sono strutturate le tempistiche semaforiche che sono penalizzanti. Ci sono tutta una serie di problematiche che fanno capire chiaramente che quando si deve decidere sulla mobilità a Genova, prima di tutto si pensa alle automobili, agli scooter, poi in ultimo, al trasporto pubblico e, in ultimo degli ultimi, alle mobilità pedonali, che non sono solo l'iter pedonale, ma significa la possibilità delle persone di muoversi in sicurezza e con spazi adeguati a piedi. Poi c'è anche la mobilità ciclabile, la mobilità dolce più in generale, ma questo è un discorso ulteriore.

Si è parlato del discorso non solo su gomma, ma del fatto che a fronte di quello che è successo, c'è stata un'integrazione del servizio ferroviario abbastanza modesta (nel comunicato l'abbiamo chiamata "una manciata di treni") che, tra l'altro, è avvenuta solo sulla linea costiera e stiamo parlando di pochissimi treni, quando già da prima, nella visione generale ci sarebbe dovuto essere uno sforzo molto maggiore sul discorso del servizio ferroviario, che nel PUMS non viene adeguatamente considerato. C'è la questione che è stata sollevata sulle linee collinari, che chiamiamo linee adduttrici, perché nello schema del PUMS, abbiamo le linee di forza e le linee adduttrici, che non sono i rami secchi, sono quelle che portano – come stato detto, se non mi ricordo male, dal Presidente della CGIL – il 50 per cento dell'utenza. I dubbi più forti che abbiamo espresso rispetto ad alcune logiche del PUMS, che sono quelli relativi all'interscambio, a cui noi riteniamo si dia un ruolo eccessivo, in parte anche in proprio. Facciamo solo un esempio: l'interscambio mezzo privato e mezzo pubblico. Non so se riuscite a vedere questa immagine: abbiamo, da un lato a sinistra, due mezzi pubblici che sono un treno Vivalto, un doppio piano (anche se la livrea è di quella vecchia, adesso girano con quella nuova) e con 594 posti dichiarati ufficialmente da Trenitalia, un bus da diciotto, metri più o meno, a seconda del modello sul centocinquanta posti (molto compressi) tra seduti ed in piedi e, poi abbiamo a destra, un parcheggio definito di interscambio che è stato inaugurato recentemente a Certosa, con 86 posti. Anche se la spesa è di RFI, ma si tratta pur sempre di soldi pubblici e per quei soldi spesi da RFI, bisogna vedere da dove venivano, perché magari sono stati sottratti ad interventi che potevano essere molto più importanti, abbiamo speso per 86 posti, 2500 metri quadri di spazio, più costi – perché qui si parla di servizio di guardianaggio – 200 mila euro, il tutto



## COMUNE DI GENOVA

sostanzialmente (passatemi un po' la brutalità) per riempire un mezzo di diciotto metri, sia pure riempito molto bene. I numeri stessi ci dicono che l'interscambio è un'integrazione, nel momento in cui noi abbiamo un sistema in cui il trasporto pubblico, ferro, gomma in tutte le sue accezioni, è veramente la spina dorsale, ma nel PUMS, noi abbiamo una parte decisamente consistente, che è dedicata al discorso di interscambio, più l'interscambio mezzo pubblico e mezzo pubblico. E anche su questo, ritorno su una questione: se noi vogliamo tagliare le linee adduttrici come rami secchi e vogliamo, per votare un sistema come quello attuale, in cui arrivo con la linea più o meno di forza (cito sempre l'esempio del 1517 Nervi) e poi abbiamo frequenze che sono la metà o anche meno, noi ovviamente diamo un disagio all'utenza. In realtà, noi conserviamo un sistema in cui diamo per scontato che una parte di utenza è sacrificabile, quindi quel 50 per cento di cui parlava Guido Fassio della CGIL.

Un sistema basato sull'interscambio mezzo pubblico/mezzo pubblico, se fatto con criteri per incentivare l'utenza pubblica, deve avere solitamente un'offerta che è quasi paritetica dal punto di vista della frequenza, sia sulle linee adduttrici, che sulle linee di forza. Questi sistemi esistono; ad esempio, a Zurigo c'è un sistema di questo tipo, che ha un discreto costo di gestione, ma offre un servizio estremamente interessante basato sul fatto che l'interscambio è immediato. Tra l'interscambio che c'è tra il capolinea tramviario o una stazione ferroviaria ed il mezzo adduttore, stiamo parlando di un minuto, ma non come battuta. Uno scende e ce l'ha immediatamente e se sta a passeggiare o a distrarsi, lo perde, perché il sistema funziona proprio su questo tipo di interscambio immediato.

Il sistema che abbiamo adesso è un sistema in cui uno arriva e chissà quando passa il mezzo adduttore o la linea collinare, quindi non è un sistema efficiente. Se noi andiamo verso il sistema zurighese, l'interscambio mezzo pubblico/mezzo pubblico va bene. Se chiamiamo come interscambio la rottura di carico attuale, non andiamo verso un sistema positivo, ma bensì verso un sistema che, in qualche modo, aiuterà una certa quota di utenza ad andare sul mezzo privato, specialmente se poi li investiamo per questi fare questi cosiddetti parcheggi di interscambio, tra l'altro posizionati in certe aree come Certosa, che non è periferia, ma si può considerare un'area quasi centrale. Se lo facciamo a Pontedecimo, possiamo dire che si tratta di un'area periferica pur sempre all'interno dell'area urbana, perché in ogni caso il ragionamento lo esercita la metropolitana.

C'è il problema. Sui lavori sul Nodo forse varrebbe la pena di fare la valutazione, se questi lavori siano i migliori possibili di quelli che si potevano fare, perché i lavori sono sul Nodo ed hanno diversi limiti dal punto di vista proprio progettuale, al di là delle traversie che hanno avuto. Riguardano, in pratica, mezza città. Il Levante non è praticamente toccato dai lavori sul Nodo. Inoltre, uno dei retropensieri è che noi liberiamo la ferrovia a Ponente, perché così ci togliamo i mezzi su gomma. Questo è un pensiero ricorrente che è venuto fuori più volte. Su questo dico un'ultima cosa velocissima. Parliamo di servizio ferroviario e ne dobbiamo parlare per quanto riguarda il PUMS e dobbiamo avere a che fare col contratto di servizio che la Regione Liguria ha firmato nemmeno un anno fa e che sarà valido per quindici anni. Questo contratto non è un contratto particolarmente vantaggioso per l'utenza e per la Regione, perché il rinnovo del



## COMUNE DI GENOVA

materiale rotabile verrà finanziato in gran parte dagli aumenti tariffari, i nuovi treni rimarranno di proprietà di Trenitalia e il rinnovo della flotta ed i treni non li hanno scelti gli utenti, erano parte di una gara che aveva già fatto Trenitalia in passato e porteranno un 15 per cento di posti in meno rispetto ad oggi, in più non sono previsti (se non marginalmente) aumenti di chilometri erogati. Noi come facciamo, dopo che abbia fatto i lavori sul Nodo, a mettere dei treni in più? E i treni in più in Valpolcevera, di cui si parlava prima? E i treni in più per fare il servizio cadenzato orario minimo sulla Genova-Acqui Terme? E i treni in più nel Levante? Se siamo a 7,1... già prima ne servivano otto; a maggior ragione adesso dovremmo ancora di più. Inoltre, c'è la questione dell'integrazione tariffaria.

Sento sempre dichiarazioni rassicuranti, ma resta il fatto del servizio che c'è scritto che da gennaio 2019 Trenitalia introdurrà la sua tariffa "solo treno in ambito urbano". Di questa cosa vorrei che se ne parlasse. Per di più c'è una cosa di trasparenza: tutte le parti economiche, che quindi ci permetterebbero di sapere se il contratto è vantaggioso, quanto paghiamo veramente, quanto ricavano le tariffe, è tutto secretato. Noi non lo sappiamo. Un cittadino non può saperlo. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

La parola all'ingegner Tobaldi, prego.

### **TOBALDI Carlo Alberto (RFI)**

Buonasera. Volevo portare il punto di vista sul problema della prosecuzione della metropolitana da Brin, della Direzione Territoriale Produzione che rappresento.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Scusi, gentilmente si può presentare e specificare anche il suo ruolo? Grazie.

### ***TOBALDI Carlo Alberto (RFI)***

Sono Tobaldi, responsabile della struttura RFI ingegneria della Direzione Territoriale Produzione di Genova. Volevo precisare che nell'ultimo anno, abbiamo avuto uno scambio abbastanza costruttivo con il comune di Genova, per organizzare dei sopralluoghi nella zona tra Campasso e Bivio Rivarolo, proprio perché il Comune ci ha richiesto di rivedere insieme la progettazione di questa nuova opera. Era giusto precisare che la nostra direzione si è adoperata finché questa progettazione potesse essere avviata in modo corretto.

Come sapete la tratta Campasso-Bivio Rivarolo e poi verso Bivio Fegino è interessata a prossimi interventi abbastanza importanti, quindi ritengo opportuno che ci sia nei prossimi mesi una più stretta collaborazione affinché si possa arrivare ad un definizione del progetto condivisa il più possibile. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Grazie. La parola al consigliere Pandolfo.



COMUNE DI GENOVA

## **PANDOLFO Alberto (PD)**

Grazie, Presidente. Io comincerei dalla questione emergenza Genova, quindi Decreto Genova. L'articolo 5 del decreto che oggi, tra l'altro, approda in discussione generale alla Camera e sul quale si sta discutendo anche rispetto alla fase emendativa, che è avvenuta in Commissione Ambiente ed Infrastrutture alla Camera, vede una situazione, che naturalmente vedremo nei momenti definita meglio, nel momento del voto per lo perlomeno in un ramo del Parlamento, ma poi in via definitiva, anche dopo il passaggio al Senato, ma ci sono alcuni elementi sui quali possiamo già avere anche rispetto alla disamina anche stata fatta da tutti gli auditi che ringrazio, anche per le sollecitazioni che riprenderò in parte.

La modifica del comma 3 bis dell'articolo 5 cita questi cinque milioni per il 2018, proprio a sostegno delle opere viarie di collegamento inerenti la mobilità individuata nel piano strategico per la mobilità genovese. Rispetto a questa a questa cifra, chiedo all'assessore Balleari, qual è l'entità, pur sapendo che anche iniziative pubbliche dove mi sono trovato con il professor Musso, io stesso avevo fatto in quel caso da sindacalista dicevo del PUMS, per chiedere che questa cifra fosse approntata per le eventuali modifiche che dovranno intercorrere dopo i fatti avvenuti il 14 di agosto. Mi domando quella entità come verrà impiegata nella riprogettazione del PUMS. Abbiamo poi assistito all'articolo 3 ter, relativo ai trent'anni sulla concessione a titolo gratuito della fascia di rispetto di PRA e della disponibilità dell'area di parcheggio della fascia di rispetto di PRA. Ritengo di comprendere che (oltre all'onere gratuito che è poca roba per il comune di Genova, perché si parla di qualche decina di migliaia di euro, se non sbaglio) è chiaro però che ci potrebbero essere delle possibilità nuove per pensare quell'aria diversamente, stante la disponibilità piena, perlomeno trentennale, del comune di Genova su quell'area e pensando, naturalmente, che è finalizzata alla all'individuazione di aree utilizzabili come parcheggi di interscambio concesse a titolo gratuito. Sicuramente quella che già la vocazione prioritaria, però ci sono anche degli spazi eventualmente che possono essere riorganizzati e riutilizzati.

Riguardo alla sollecitazione che è arrivata rispetto al tema dei 23 milioni e della loro ripartizione, vorrei comprendere quali saranno le azioni che il Comune intende attuare nei confronti della Regione e poi a cascata la Regione. Abbiamo sentito anche che l'assessore Berrino stesso ha riconosciuto questa distinzione, tra quello che hai dato alle Ferrovie dello Stato e ciò che è conferito invece all'azienda della città metropolitana, iniqua rispetto alla realtà di ciò che serve alla mobilità.

Tornando invece alle questioni che sono esuli dal Decreto, ma inerenti ai temi della mobilità, noi ci siamo dati come iter, quello – se non erro – di ottobre 2019, quindi parliamo di un anno per l'approvazione del PUMS. Mi piacerebbe comprendere anche, in relazione a quelli che sono i passaggi e gli annunci che vengono fatti, rispetto ad esempio alla costruzione del ponte, per cui il Sindaco dice che entro Natale del 2019 avremo il ponte ricostruito. Questo andrà nuovamente a modificare la situazione, ma è chiaro che rispetto a quel problema un buon manager, anche qui mi ripeto come ieri in Consiglio comunale, individua un cronoprogramma. Se lo si individua rispetto alla ricostruzione del ponte e qui



## COMUNE DI GENOVA

interverrò anche con una specifica richiesta all'assessore Piciocchi, che è neodelegato ai rapporti tra il Comune ed il Commissario, per capire quando si costruirà un cronoprogramma che ci consenta di vedere concretamente la costruzione del ponte entro Natale 2019, perché per fare quella occorre assolvere determinate azioni, certamente intanto rispetto al progetto di demolizione, ma ovviamente con dei passaggi che per forza inducono quella ricostruzione anche con ricadute sicuramente in termini di mobilità, quindi anche il percorso del PUMS dovrà interferire con questo cronoprogramma.

Pertanto, da questo punto di vista, credo sia utile portare un contributo di step successivi, anche con il PUMS, al cronoprogramma che io chiederò all'assessore Piciocchi, per capire come si realizzerà quell'obiettivo, perché per forza di cose occorrerà avere degli step successivi e soprattutto degli step che noi, Consiglio comunale, dobbiamo essere in grado di verificare. Il primo ce la ha fornito il Sindaco commissario, sui temi della demolizione ancorché non esiste un progetto di demolizione, questo mi fa dubitare essendo al 24 di ottobre ed essendo gli ostacoli molteplici.

Veniamo agli aspetti ulteriori sul PUMS. Ci sono alcune questioni che riguardano parti della città, che sono quelle della Valpolcevera e del Ponente che sono le più sofferenti. In questo senso, avendo richiamato, in più occasioni di Consiglio Comunale, la necessità del procedere tempestivo dei lavori del Nodo ferroviario, chiedo se è stato attivato quel tavolo permanente, che avevamo richiesto tra la AMT, il Comune, ATP, Trenitalia e cioè una cabina di regia del Comune che consenta che il sistema integrato dei mezzi delle aziende degli interlocutori che ci sono, possa far marciare quel progetto.

Rispetto alla metropolitana, c'è l'esigenza che la prosecuzione dei lavori progettati e finanziati di Brin, procedano in modo tempestivo. Poi, l'allungamento del percorso sia a Levante, che a Ponente, come diceva Firpo, che parlava dell'allungamento fino a Terralba, ma non solo, lui diceva fino a Val Bisagno, io dico anche fino a San Martino e sappiamo che in questo senso il Sindaco si è già espresso in maniera contraria e vorrei comprendere i progetti alternativi di linea di superficie verso il Levante, come e dove si contestualizzano e materializzato e soprattutto con quali finanziamenti. La stessa cosa vale per il Ponente, per Canepari e per le altre realtà dove sono previste.

Navebus. Noi sappiamo che il vettore è originariamente nato per un'altra natura, non quella di TPL, poi adeguato a quel ruolo, però oggi questa funzione duale, turistico/TPL, evidentemente non consente più di trattarlo e di trattare quel tipo di servizio in maniera totalizzante come TPL. È la testimonianza anche di chi diceva: «Ci sono delle macchine inadeguate, cioè delle navi in questo caso, delle navette inadeguate», anche per pensare che la il mare è una risorsa (e questo ce lo siamo detti tante volte), però è chiaro che quella è una risorsa ma deve essere impiegata con gli strumenti adatti, perché quello diventi uno strumento a pieno di TPL e non uno strumento duale turistico/TPL, che non consente l'implementazione di nuove fermate, ancorché esistano le predisposizioni, come ad esempio il molo di Prà. Occorre rendere uniforme questa tipologia di servizio e forse siamo arrivati a questo punto e dico bene che si sia arrivati fino ad oggi a questo punto ed alla trasformazione da sistema turistico a sistema TPL e quindi



## COMUNE DI GENOVA

duale, ma è chiaro che occorre fare un nuovo ragionamento sulla navebus, perché non basta dire che dobbiamo sfruttare il mare, bisogna pensare a qualcosa di ulteriore.

Dico un'ultima cosa legata agli strumenti e agli incentivi che sono stati messi in atto per indirizzare la cittadinanza alla mobilità pubblica. L'appello ricorrente è: quali sono stati gli strumenti concreti anche in questa fase iniziale di emergenza, per incentivare la mobilità pubblica in modo preponderante, tant'è che la nostra città già ha un buon utilizzo del mezzo pubblico? Ci sono altri strumenti prevalenti che non esistono anche in altre città italiane, però mi domando: quali sono stati gli strumenti con il quale si è fatto l'incentivo concreto alla mobilità pubblica? E quali si vogliono mettere in atto? Nella prima seduta della Commissione sul PUMS, io avevo detto che stridevano le disposizioni messe in atto fino ad oggi, con le intenzioni del PUMS. Oggi siamo davanti ad una realtà ancora più complicata stante l'emergenza e mi domando e domando soprattutto all'Assessore, quali sono gli strumenti di incentivo? Io gliene posso dire alcuni, che forse potevano essere messi in atto subito. Per esempio, il fatto che per alcuni residenti nelle zone più danneggiate ci fosse la possibilità di anticipare l'abbonamento annuale scontando alcuni mesi e facendo degli sconti rispetto all'abbonamento e incentivando rispetto alle aziende, che hanno sede in quel luogo e che hanno i lavoratori da tutte le parti della città che si muovono col mezzo privato e che hanno visto il traffico aumentare al casello di Genova Bolzaneto, anche in coincidenza con il mercato ortofrutticolo della città. Ci possono essere degli strumenti, forse oggi rischiamo che sia già tardi, però ritengo necessario che si mettano in atto alcuni strumenti di incentivo concreto sulle tariffe, soprattutto per agevolare l'utilizzo del trasporto pubblico. Grazie.

### ***BRUSONI Marta (Presidente)***

Grazie a lei. Faccio una precisazione. Visto che vedo diversi Consiglieri prenotati, sappiamo che alle verso le ore 17,00/17,10 al massimo, dobbiamo chiudere la Commissione. Facciamo come le altre volte: annotiamo le domande che fanno i Consiglieri e dopo riaggerneremo la Commissione a data prossima.

Prima del consigliere Villa, mi dice il consigliere Grillo di aver prenotato e non di vedersi più nel tabellone. La parola al consigliere Grillo.

### ***GRILLO Guido (FI)***

Dopo la manina che è scattata dopo il Consiglio dei Ministri, probabilmente c'è una manina anche in quest'Aula, se i nomi prenotati spariscono dal *desk*.

Io ritengo che rispetto alle questioni oggi volte, ringrazio tutti i partecipanti, bisogna fare anche un po' di chiarezza sul passato, perché leggendo il passato si può costruire il futuro. Io potrei presentare un carpettone da quindici anni a questa parte sui vari progetti e programmi che erano stati sottoposti e non attuati. Non lo farò. Mi limito soltanto agli ultimi si anni e vado per titoli.

Nelle linee programmatiche del sindaco Doria era previsto: realizzazione di nuovi assi dedicati e l'avvio della progettazione di un trasporto in sede protetta in



## COMUNE DI GENOVA

Val Bisagno, considerato che la Val Bisagno, tutti ne conveniamo, è sprovvista di ferrovia; l'estensione della metropolitana da Brignole a Terralba e l'avete sollevata ancora oggi, era nei programmi del Sindaco Doria. La Valpolcevera – è scritto – bisogna sfruttare tutte le opportunità legate allo sviluppo del Nodo ferroviario e alle sue interconnessioni con la metropolitana. Estensione dei percorsi ciclopedonali, che sono – era scritto – in fase di progettazione. Solo alcune piste ciclabili previste dal progetto «Sviluppo della ciclabilità» è finanziato dal Ministero dell'Ambiente. Mozione sul bilancio previsionale 2012/2014. Obiettivo strategico sulla mobilità: coordinare l'attuazione della Gronda autostradale di Genova e del Corridoio 24, con la pianificazione urbanistica comunale, con particolare riguardo al Terzo valico e al Nodo ferroviario di Genova, in relazione al corridoio 24. Gronda: progetto definitivo, comprensivo (era una previsione per il 2011) della ricollocazione residenti, attività produttive e interventi di riqualificazione urbana. Terzo valico: progetto esecutivo strada Genova-Aeroporto Borzoli Varenna, progettazione Nodo di San Benigno. Terzo valico, previsioni 2011: avvio lavori strada Genova-Aeroporto a Borzoli Chiaravagna. Sempre con la stessa delibera: «Rendere accessibile tutte le zone della città e accorciare le distanze e i tempi di percorrenza». Ancora, attività previste: linee guida per la tramvia in Val Bisagno.

Linee programmatiche del sindaco Doria: realizzazione di un asse trasportistico su sede propria in Val Bisagno; realizzazione di un sistema di trasporto metropolitano in superficie, che utilizzi la leva ferroviaria costiera tra Voltri a Brignole e, in prospettiva, tra Brignole e Nervi, a seguito della realizzazione degli interventi di riassetto del Nodo ferroviario. Realizzazione di un sistema di collegamento tra linea ferroviaria e Polo degli Erzelli e la stazione aeroportuale Cristoforo Colombo. Individuare il soggetto che si faccia promotore, con la finanza privata, per realizzare il progetto "Tunnel subportuale". Documenti previsionali programmatici 2013/2015, alla voce (cito delle delibere, poi, a questi seguono degli ordini del giorno che chiedevano la tempistica, che non sono stati rispettati) del bilancio previsionale 2013, "Economia insediata", era previsto: Terzo valico ferroviario, Nodo ferroviario di Genova, Gronda autostradale di Ponente, Nodo di San Benigno, riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino Portuale di Voltri, Scalo intermodale di Alessandria (ritorna di attualità dopo molti anni), Tunnel subportuale, che viene ripetuto l'anno successivo.

Il 22 luglio 2014, piano triennale dei lavori pubblici. È specificato in relazione: «Il programma triennale prevede importanti infrastrutturali che riguardino la prosecuzione della metropolitana Canepari-Terralba, tramite il prolungamento in prima fase del tronchino di manovra fino all'altezza di piazza Martinez».

Delibera parere del Comune di Genova sul piano di sviluppo aeroportuale, una delibera del gennaio 2016: «Sviluppo aeroportuale finalizzato al potenziamento dei collegamenti aereoportuali con il sistema di trasporto pubblico urbano. Partenariato tra Regione Liguria, Comune di Genova, Aeroporto, Società Cornigliano, per differenti e congruenti motivi interessati alla stesura del progetto ed alla futura realizzazione del collegamento tra rete ferroviaria, aerostazione, città ed area vasta».



## COMUNE DI GENOVA

Poi, ancora, è scritto: «Gli enti richiamati hanno partecipato ottenendo il parziale finanziamento della progettazione delle opere del Nodo intermodale concernente la concessione di un contributo finanziario dell'Unione Europea, a favore del progetto di interesse comune fra Regione, Comune, Società Aeroporto che era denominato – questo progetto – “Collegamento aeroporto di Genova, corridoio ferroviaria verso Rotterdam”».

Poi, ancora: «Redazione dello studio del modello di trasporto relativo all'aeroporto collegamento con gli Erzelli». Ancora: «Rafforzamento del trasporto pubblico ed adeguamento dei percorsi pedonali ciclabili con il centro di Sestri Ponente e con la marina».

Io ne ho citate alcune. Sarebbero delle delibere molto interessanti che andrebbero approfondite, perché, vedete, colleghi oggi auditi, voi siete in una sede di Commissione consiliare che, non fosse altro per la presenza di tutti i gruppi (meno uno oggi), rappresenta un Consiglio comunale, quindi nel momento in cui venite auditi – ma questa è una regola che vale sempre per tutti – è ovvio che rispetto alle questioni che ponete, avete la necessità di vere delle risposte adeguate: «Sì, questa risposta che avete fatto la recepisco», oppure: «Non è attuabile», perché se non si segue questo metodo di lavoro, le consultazioni sono inutili.

Concludendo. Premetto che su queste delibere (non le ho citate tutte), mi sia consentito in Consiglio comunale di allora che ha approvato i documenti c'era anche l'attuale Vicesindaco di Genova Balleari e c'era anche Musso che oggi è ovviamente il grande protagonista e lo ringrazio per il lavoro che fa, così come ringrazio Balleari per le attività che ha posto in essere soprattutto in modo particolare dopo il crollo del ponte Morandi. Ma proprio perché eravate presenti anche nel presente ciclo amministrativo, mi permetto di proporre, dopo l'odierna audizione, di elaborare, come Giunta, considerati anche i contributi che oggi sono stati qui rappresentati, una proposta di obiettivi che siano realizzabili in questo ciclo amministrativo. Visto che il piano ha una scadenza nel tempo, oggi c'è un Sindaco, c'è una Giunta, c'è un Consiglio comunale, è opportuno capire nel 2019 che cosa si farà, nel 2020 e nel 2021, se non vogliamo, anche con questa Giunta adempiere a fatti o non adempiere ed essere conseguenti a quanto il Consiglio comunale delibera.

La mia proposta operativa è questa. Poi, fatta questa proposta, chiamiamolo “piano triennale”, così è più facile da capire, considerate le proposte che oggi sono scaturite fare poi un'ulteriore riunione, audendo i soggetti oggi qui presenti, per capire in che misura è possibile immaginare un provvedimento partecipato.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Consigliere Villa, prego.

### **VILLA Claudio (PD)**

Grazie, Presidente. Grazie agli auditi, agli intervenuti. Io lascerò molti dei miei minuti del mio intervento, proprio perché poi l'assessore Balleari magari ci possa rispondere. Io ringrazio tutti gli intervenuti e agli ennesimi interventi che fate,



## COMUNE DI GENOVA

perché ci dicono per l'ennesima volta quello che di cui c'è bisogno e credo che sostanzialmente siamo un po' tutti d'accordo, quindi io non rifarò l'elenco dei numeri delle cose sulle quali credo che siamo tutti d'accordo e che possono essere assolutamente inseriti dentro questo documento di programmazione che è il PUMS.

Come tutti i documenti però ha bisogno di una copertura finanziaria. Scusatemi se in maniera un po' rozza lo dico. Vorremmo capire dall'assessore Ballerai, a questo punto, sul secondo bilancio di questa Amministrazione e nel rispetto delle cose che non si sono fatte prima, quali sono le risorse, le fonti di finanziamento, da dove provengono? Insieme alla Regione che si occupa di trasporti, oramai da un po' di anni, dal 2015 esattamente, si possa capire qual è l'entità effettiva per fare le cose che tutti quanti dicevamo.

Potrei parlare di mille cose, per me che sono della Val Bisagno, quando io ho letto il titolo di questa cosa, ho detto: «Va beh, ma questa è la Val Bisagno», parliamo di servizi zone collinari, tramvie, opere prioritarie di realizzazione e lavori di realizzazione del Nodo ferroviario. Sono tutte cose che nelle nostre vallate, Val Bisagno e Valpolcevera, se ne parla in continuazione e da troppo tempo. È chiaro che la gente vorrebbe vedere (come qualcuno prima di me ha detto) un cronoprogramma, con collegate a fianco delle risorse, in modo che noi potessimo andare dai cittadini a dirgli: «Vedi, finalmente, quelli di prima non hanno fatto niente e questi qui hanno fatto invece quello che gli altri non hanno fatto». Io lo dico, pur essendo un Consigliere di opposizione, un po' di persone mi conoscono, e credo davvero della collaborazione.

Siamo in discussione sul prossimo bilancio preventivo di questo Comune. Pandolfo prima di me ha letto quell'elenco, quella lista di cose. La tragedia del ponte Morandi ha posto in essere delle preoccupazioni e delle criticità assolutamente rilevanti di questa città, che oramai è divisa in tre, se non in quattro città. Io credo che al di là di tutto quello che oramai assembleremo, per l'ennesima volta che ci riuniamo qui sul PUMS e che io credo farà molto bene al professor Musso mettere insieme con le proprie idee, con le sue proprie proposte, che rappresentano un po' le proposte di questa nuova Amministrazione, capire prima della fine dell'anno dove sono le risorse, come le otteniamo e tutti insieme andando a sollecitare Regione e Governo per realizzarle.

Non si può fare diversamente, credo, perché sennò qui parliamo sempre di un bellissimo documento che è carico, ricco di contenuti, di capacità, di professionalità e di esperienze. Il consigliere Grillo ne è testimonianza, ma altrettanto noi che siamo oramai qui da un po' di anni, parliamo sempre di queste cose e fare delle scelte politiche importanti che qualcuno diceva, come il rappresentante di MobiGe, ma anche di WWF, di comprendere che cosa si vuole privilegiare. In Val Bisagno, ad esempio, noi abbiamo sempre posto la questione che si potrebbe fare una scelta subito impopolare che è quella di perdere 1500 parcheggi, ma di creare subito l'asse protetto, cosiddetto, ossia l'area a disposizione di un percorso di viabilità pubblica. È chiaro che queste cose sul momento non pagano, ma poi possono anche nel tempo essere riconosciute com'è stato, ad esempio, per Corso Europa, eccetera, che trovate interessanti e risoltrici di tanti problemi. Per questo motivo, bisogna cominciare a capire se con quei



## COMUNE DI GENOVA

soldi che abbiamo a disposizione, fare quelle cose più piccole che oggi possono essere almeno in parte risolutive, nel rispetto della tragedia che non vorrei anteporre o metterla in contrasto con le problematiche che oggi ci sono in altre parti della città, è chiaro che faremo il lavoro serio di pensare che i problemi sono rimasti, anzi che la tragedia li ha messi in evidenza.

Vorrei capire anch'io se su tutti quei programmi, prima del sindaco Doria e poi del sindaco Bucci, si possa almeno realizzarne in parte, perché anch'io ricordo quel 29 giugno, perché in una conferenza, il Sindaco citava che entro la fine dell'anno era pronto il progetto esecutivo dell'asse di mobilità in Val Bisagno. Vorrei sapere e lo dico due mesi prima, se stiamo arrivando a questo e ne sarei felicemente contento, perché io credo che potrebbe essere una di quelle cose.

Qualcuno citava che alla fine dell'anno, Ferrovie dello Stato, che ha un contratto in convenzione con la Regione Liguria per circa 7 milioni di euro, se non sbaglio, possa o meno proporre, entrando nel merito della città e delle parti della città che sono servite solo da treno e bus e non lo sono, come la Val Bisagno o come altre zone della città, capire quali tipi di proposte, in aiuto alla città, le Ferrovie possono fare. Ce ne sono tante cose, ma non vi annoio. Lascio i miei tre minuti, perché magari l'Assessore, prima delle ore 17,10, ci dia alcune di queste risposte, in modo che io possa comprendere meglio se tutte le cose che si sono dette, in particolar modo sui giornali, perché di queste cose se ne parla molto sui giornali, ma un po' meno delle Commissioni competenti, in questo luogo, che dovrebbe essere quello di rappresentanza cittadina, e per capire effettivamente nei numeri cosa possiamo dire ai cittadini. Grazie.

### **BRUSONI Marta (Presidente)**

Consigliere Avvenente, prego.

### **AVVENENTE Mauro (PD)**

Grazie, Presidente. Nelle varie occasioni e nelle varie Commissioni in cui abbiamo avuto l'opportunità di discutere del PUMS, abbiamo sentito una marea di opinioni, tutte giuste, tutte sacrosante e abbiamo anche avuto l'opportunità di assistere ad una proiezione di *slide* da parte del professor Musso, che ci ha illustrato sapientemente quello che è il punto di vista della amministrazione. Io credo che ci siano alcuni elementi che sono imprescindibili per dare un segno decisivo e migliorativo, per quanto riguarda la mobilità urbana e mi riferisco ai lavori del Nodo ferroviario di Genova. Io rivolgo all'ingegnere Di Venuta una domanda che abbiamo già avuto diecimila volte occasione di rivolgere e tutte le volte si sposta questa data in là nel tempo: qual è la data entro la quale le Ferrovie prevedono il termine dei lavori? Perché l'abbiamo sentita decine di volte; parlavamo del 2016, parlavamo del 2018, adesso siamo al 2021; forse i nostri nipoti riusciranno a vedere i lavori del Nodo ferroviario di Genova terminato. Laddove si parla di quadruplicamento delle linee ferroviarie nel tratto del Ponente e del sestuplicamento del Principe-Brignole. È chiaro che questo elemento diventa dirimente perché noi siamo qui ancora a continuare a parlare di linee di forza, trasporto su gomma nel Ponente, finché non ci sarà la metropolitana di superficie



## COMUNE DI GENOVA

nel Ponente continueremo a discutere di aria fritta, perché continueremo a ragionare in termini di mobilità su gomma, quando sappiamo tutti che in quelle zone del Ponente è una viabilità completamente paralizzata in alcune ore del giorno e a maggior ragione oggi, che nonostante gli sforzi che questa amministrazione abbia fatto per trovare strade alternative, continuano davvero a rappresentare un intoppo. Proprio oggi sul giornale il “Secolo”, gli autotrasportatori del porto lamentano situazioni di traffico caotico e minacciano di trasferire (se non l’hanno già fatto) le loro merci in altri porti italiani, se non addirittura del Nord Europa. Non so se l’ingegnere potrà ricevere i verbali di questo nostro incontro. Mi dispiace che è andato via, avrei voluto sentire dalla sua viva voce qual è la data ultima che le Ferrovie ci comunicano, solo per la soddisfazione di sentirla smentire nella prossima occasione e per poterla spostare nuovamente nel tempo.

Vanno bene tutte le proposte. Guido Fassio parlava di una proposta vecchia di interrompere l’1 e di suddividerne il percorso, perché è una linea particolarmente lunga che produce degli effetti negativi. Uno di quelli che fa imbufalire i cittadini è che stanno venticinque minuti sulla fermata e poi ne arrivano tre di colpo, uno dietro l’altro (effetto trenino si chiama, se non ricordo male). E se c’è una cosa che fa infuriare i cittadini – e dico infuriare, perché ci sono delle signore e poi dobbiamo parlare tutti in maniera politicamente corretta – i quali sono esasperati da questa situazione, però nelle condizioni attuali della mobilità, non è che si possa fare miracoli. Qualcuno pensa che l’aumento delle corsie preferenziali possa essere la soluzione ottimale. Io ritengo, personalmente e per l’esperienza vissuta nel Municipio Ponente, che in alcune zone della città le corsie preferenziali hanno una ragion d’essere. Ci sono gli spazi in questa città difficile, compresa tra la collina e il mare, per poterle realizzare. Ci sono delle altre zone nella città dove tu realizzi le corsie gialle che sono controproducenti rispetto al trasporto pubblico, perché se a Multedo non l’avessimo levate, le code arriverebbero ad Albissola oggi, compresi i pullman, perché ci sono delle condizioni oggettive dove se tu fai la corsia gialla non ci passano neanche gli autobus. Bisogna riflettere e ragionare e non affrontare questo problema dal punto di vista ideologico, ma dal punto di vista pragmatico e dal punto di vista operativo e laddove è possibile e servono si fanno, ma laddove non servono ad un accidente, è inutile che ci intestardiamo, solo per dare ragione a un funzionario dell’Amministrazione comunale che viveva in barca a vela e scrisse una delibera comunale dove diceva che ci sarebbe stata una penale per l’Amministrazione comunale nei confronti di AMT se non avessero fatto un certo tipo di chilometri di corsia gialle. Un TSO no, eh! Bisognava prendere atto di tutte queste simpatiche trovate che venivano proposte all’Amministrazione comunale. Andiamo avanti.

Un’opportunità. Sembra paradossale parlare di opportunità in una città dove è successo quello che è successo, però questa crisi della viabilità data dal ponte ha in qualche modo spostato, però non è definitivo questo spostamento, qualcuno già lo diceva che la gente sta tornando indietro sull’auto privata, però un po’ di persone si sono nuovamente fidelizzate al mezzo pubblico. Io credo che la fidelizzazione del cliente tu la fai se offri un servizio di qualità, se offri un



## COMUNE DI GENOVA

servizio che è puntuale, pulito, che garantisce il fatto di alzarsi alla mattina ad un'ora ragionevole, compiere un percorso di chilometri, che nelle altre parti delle città più evolute di Europa ci metti in un quarto d'ora e da noi ci vuole un'ora e mezza, perché penso che da Fiorino per arrivare fino a Caricamento, o hai un elicottero oppure ci metti un'ora e mezza, perché ci sono le linee collinari, poi ci sono quelle di forza, poi quelle di debolezza. Ci sono tutta una serie di situazioni che comportano delle gravi difficoltà. Bisogna mirare e puntare alla qualità del servizio. È chiaro che siamo in un momento in cui se il Comune di Milano non ci prestava quattro autobus del 1922, non potevamo neanche fare le navette. I soldi per finanziare l'acquisto dei mezzi ci sono stati promessi da tutte le Amministrazioni, destra, sinistra, centrodestra, gialli, verdi, blu, blucerchiati, di tutti i tipi, però mi sembra che se non avessimo avuto quelli in prestito dal Comune di Milano, non riuscivamo neppure a fare le navette. Di cosa stiamo parlando? Se crediamo nel trasporto pubblico, bisogna investirci dei soldi, comprare degli autobus moderni che funzionino e dove la gente ci può stare e non appesi come dei salami, ma viaggiare in maniera dignitosa, da città civile.

Navebus. Una città di mare non può non porsi il problema di utilizzare quella roba liquida che fa delle onde lì davanti, per metterci sopra un vettore e spostarci della gente. Solo nella città di Genova, dove vige, ormai da secoli, il motto della "torta di riso è finita", è lo stesso atteggiamento che abbiamo avuto per 150 anni nei confronti dei vettori su battello. Finalmente qualche anno fa siamo riusciti a mettere in opera un battello di questo genere, ma legittimamente continuano a permanere contrarietà. Voglio solo ricordare che AMT, in quel vettore non ci mette il becco di un centesimo, perché quel vettore è finanziato interamente da fondi regionali. Siamo partiti, l'1 agosto 2007, dove la Regione ci metteva 700 mila euro annui per far funzionare quel servizio; oggi mi pare siamo intorno ai 260/270 mila euro. E meno male che abbiamo potenziato in alcuni orari, anche se su questo ci sarebbe da fare qualche ragionamento. Mi permetto di dare qualche suggerimento umilissimo. Basta andare nei siti "Sei di Pegli se...", "Sei di Prà se...", eccetera, i cittadini contestano il fatto che ci sono degli orari, che non consentono alle persone che prendono la navebus alle ore 8,15 da Pegli, di poter arrivare ad un orario ragionevole per poter entrare alle ore 9,00 negli uffici che sono posizionati al di là della cerchia del porto antico.

Bisognerebbe riflettere su questo, ma per riflettere su questo, bisogna anche ragionare sulla qualità delle navi, perché qualcuno ha ancora nel cuore la vecchia "Celestina", che era una nave attrezzata per fare Capri-Napoli (lasciamo perdere la qualità, l'educazione e la gentilezza dell'equipaggio, che erano abituati ad avere a che fare con i turisti stranieri, ma questo è un altro discorso), che viaggiava ad una velocità consentire di compiere un percorso Pegli-Portoantico e viceversa in venticinque minuti.

Le attuali imbarcazioni ci mettono trentacinque minuti e con una sola imbarcazione più di questo non si può fare o si cambiano gli orari partenza anticipandoli o posticipandoli, ma con una sola imbarcazione non si può fare. Bisogna ragionare se è possibile potenziarla e fare degli interventi, con l'assessore Ballerai se ne era parlato, di messa in sicurezza del molo di attracco a Pegli, perché essendo cavo sotto, c'è della risacca e non si può attraccare in tutte le



## COMUNE DI GENOVA

condizioni di mare e utilizzare anche il molo di Prà, visto che è stato realizzato con soldi pubblici. Sediamoci intorno al tavolo, ragioniamo su cosa è possibile fare, perché se davvero vogliamo potenziare il servizio pubblico, anche quello è un servizio pubblico e magari convinciamo delle persone a lasciare l'auto privata a casa.

Bisognerebbe intervenire anche con la Capitaneria di Porto, perché all'interno del bacino portuale di Sampierdarena, dalla foce del Polcevera al Porto Antico, c'è l'obbligo di viaggiare a tre nodi. Viaggiare a tre nodi in quel bacino, viaggia solo la navebus, perché basta guardare a che velocità passano i piloti del porto di Genova che ti sfiorano quanto sei sulla navebus, tre elevato all'ennesima potenza. Quindi non tutti sono vincolati a questo rigore anche comprensibile.

Da questo punto di vista, si possono mettere in atto delle ulteriori opportunità che, con un po' di ragionevolezza e buonsenso, possono essere attuate anche a costo zero. Grazie.

*(Alle ore 16,52 assume la Presidenza, Bernini Stefano)*

### ***BERNINI Stefano (Presidente)***

La parola alla consigliere Fontana, con una preghiera: visto che alle ore 17,10 l'Assessore ci chiede si allontana per una cosa che non può delegare a nessuno, la richiesta è quella, se è possibile, di stare dentro i tempi.

### ***FONTANA Lorella (LSP)***

Grazie, Presidente. Io sarò brevissima. Volevo prendere spunto dal richiamo che è stato fatto su Milano, che non ha solo prestato i mezzi ad AMT, ma secondo me dovrebbe essere presa di esempio, o quantomeno da riferimento, per quanto riguarda il polo manutentivo. Io credo che oggi come oggi Genova, con il discorso delle lavorazioni esterne abbia perso molte possibilità di "risparmio", con dei fondi che avrebbero potuto essere posti su altre necessità.

Invito a pensare di recuperare quelle che una volta erano le Officine Guglielmetti e creare questo polo manutentivo così come esistente a Milano. Sarebbe già un grosso passo avanti per quanto riguarda un discorso di controlli, di maggiore efficienza e di risparmio.

Io non ho la lista della spesa che ha prodotto il consigliere Pandolfo, però volevo aggiungere alle cose che non sono state fatte in questi anni, anche una cosa che può essere piccola, ossia la copertura della scala mobile di Dinegro, che sono decenni che non viene sistemata, rimane sempre guasta e che forse le Giunte precedenti avevano ritenuto poco importante davanti a dei megaprogetti, come poteva essere l'ascensore di Villa Scassi, che comunque continua a non essere funzionante.

Volevo anche evidenziare il discorso che è importante potenziare tutti quegli impianti speciali di risalita, così come anche il discorso delle linee collinari. Una cosa che credo sia importante è che se potenziato il servizio delle linee collinari e



## COMUNE DI GENOVA

dovrebbero essere anche incrementate i controlli, perché se potenziamo il servizio e la gente sale e non paga diventa un problema.

Per ultimo, volevo associarmi a quanto detto dal collega, per quanto riguarda la nave bus, che è un servizio molto importante che, in questo momento di criticità, specie dopo ponte Morandi, sicuramente merita attenzionamento ed un implemento. Valutiamo un attimo che il servizio pubblico, sia via mare, sia via terra, che deve diventare un discorso di mentalità acquisita da parte dei genovesi, però giustamente va dato un servizio efficiente.

Concludo. Volevo ringraziare l'assessore Balleari, perché dal 14 agosto ad oggi credo che abbia dedicato molto tempo e molto impegno per cercare di ovviare a tutte le criticità che purtroppo ponte Morandi ha creato in città. Grazie.

### ***BERNINI Stefano (Presidente)***

In modo un po' irrituale mi do la parola, perché avevo prenotato. Cerco di essere breve, perché molte cose sono state già chieste da parte degli altri Consiglieri.

Io abito in collina e se dovessi scegliere di prendere un autobus per scendere a valle non c'è un servizio che sia con un orario adeguato alla mia tipologia di attività. C'è un integrativo che serve a casalinghe e pensionati per l'orario di lavoro del servizio. Nel momento in cui scendo a valle con la macchina, è evidente che non trovando nessun posteggio di interscambio in via Antonio Siffredi o nelle vie limitrofe, a questo punto vado in macchina fino a luogo di lavoro, dove ho un posteggio riservato, o comunque trovo la possibilità di avere un posteggio a basso costo. Non è il mio caso reale. Voi sapete, io mi muovo solo in moto, ma è quello che fanno i miei vicini di casa, per essere chiari. Solo con il ragionamento che è stato fatto dai sindacati di una implementazione dei servizi rivolti alle situazioni collinari e degli interscambi nelle fasce di collegamento con le linee di forza del trasporto, si può risolvere problema dei miei vicini di casa.

A me dispiace che l'ingegnere Di Venuta sia già andato via. Saranno gli uffici o sarà l'Assessore a porre la questione che io pongo. Pensare di fare a valle, nel collegamento tra Voltri e Caricamento, tutte le pensate rispetto alle corsie preferenziali e alle righe gialle, ma il problema è l'orografia e la geometria di questa città, rende difficile l'operazione di soffiare e succhiare (come si dice nel classico modo di dire genovese), non ci sono gli spazi per far sì che l'una cosa non crei in una realtà fortemente industrializzata, con grosse presenze commerciali, artigiane ed industriali, non si abbiano degli svantaggi per l'attività economica che è lì insediata, come peraltro è avvenuto. Io e Fassio abbiamo litigato furiosamente in passato su queste questioni. Il professor Musso si ricorderà che se ho trovato un neo nell'impostazione filosofica del PUMS è proprio quello che è un po' vista come un Comune proprietario di AMT e non come un Comune gestore di un sistema di trasporto che ha diversi vettori. Secondo me, è sottovalutato il peso che può avere e deve avere il trasporto ferroviario tra Voltri e Brignole. Per essere chiari, io ho lasciato l'incarico di Assessore alle Infrastrutture della Comune di Genova ormai un anno e mezzo fa; era stato da due o tre mesi finanziato il progetto esecutivo del *Gate*, cioè del



## COMUNE DI GENOVA

sistema di tre fermate ferroviarie nuove: la nuova Sestri, Erzelli e la nuova Cornigliano, che erano di fatto il vero embrione della metropolitana di superficie e che davvero avrebbero risposto alla capacità di trasporto che oggi con l'1 pone problemi che giustamente sollevano nella loro audizione i sindacati e la necessità di spezzarlo, perché altrimenti i tempi non ci sono e i costi neanche. È stato finanziato il progetto esecutivo e ad oggi, nei luoghi dove si dovrebbe realizzare la fermata di San Giovanni d'Acqui e la fermata di Erzelli, chi ci sta (intendo gli inquilini del palazzo che deve essere abbattuto per realizzare la nuova stazione, piuttosto che gli uffici per distributore lì collocate) neanche sanno del progetto stesso. Questa è la cosa grave.

Io mi auguro che l'Astaldi abbia messo nella massa creditoria del concordato in continuità anche il lavoro del Nodo di Genova, perché significa che per riuscire a non fallire deve fare il Nodo e incassare i soldi dello stesso e mi piacerebbe sapere dall'ingegner Di Venuta se questo corrisponde oppure no alla verità, ma soprattutto vorrei capire quando le Ferrovie intendono iniziare col primo percorso, che si fa normalmente nella fase di progetto definitivo, non esecutivo, che è quello di avviare i percorsi di presa in possesso delle aree su cui si vuole costruire la fermata.

Il sistema attuale non solo continua a far sì che abbiamo un aeroporto che è distante 650 metri lineari dalla linea ferroviaria e bisogna fare sei chilometri sull'autobus per prendere il treno, ma ha anche una stazione a Cornigliano che è lontana dalla massa degli abitati, che serviva per i lavoratori ILVA che adesso entrano laddove si deve realizzare la nuova stazione e quindi di 1300 lavoratori di ILVA, se volessero prendere il treno, non lo fanno, perché li scarica in un posto che è ben distante dal loro accesso, che era l'accesso di quando c'era ancora il vecchio stabilimento a ciclo integrale. Oggi è dall'altra parte ed è per questo che la pianificazione urbanistica ha concordato e previsto.

L'ultima domandina che volevo fare a Di Venuta è che talvolta le Ferrovie hanno dei percorsi dissociati, nel senso che c'è un progetto che è stato concordato con l'Amministrazione comunale, che è quello che dicevo prima (il progetto *Gate*), che prevede la demolizione dell'edificio della stazione di Sestri, l'ampliamento a due corsie per senso di marcia di via Puccini e qualche giorno fa, è arrivato al Comune, presso la Conferenza dei Servizi, il progetto per il rifacimento della passerella pedonale di via Cibrario con le stesse dimensioni attuali, cioè senza considerare che il binario più vicino a via Puccini deve essere eliminato per allargare la via Puccini.

Io ho letto la delibera di Giunta che è stata fatta ieri, che ha distribuito le deleghe. Continuo a non capire chi è che davvero ha la delega alle grandi infrastrutture, cioè chi deve andare da Di Venuta e da Talamone a tirare il giacchino e a dire: «Rispettate i tempi. Evitate di buttar via i soldi facendo delle passerelle pedonali, che poi dovresti buttare giù quando dovete allargare la viabilità e quant'altro». C'è ancora scritto che alla Cenci, però la Cenci che difficilmente riusciamo ad avere qui in Commissione e quando glielo chiedi, dice: «No, ma forse è un problema di Balleari o di Fanghella e così via».

A me piacerebbe e credo a molti degli altri Consiglieri che sono interessati a questo tipo di intervento, che ci fosse una risposta univoca e soprattutto un



## COMUNE DI GENOVA

atteggiamento nei confronti della Ferrovie che eviti che continui ad esserci questo andazzo, per cui talmente poco prendono in considerazione il rapporto col Comune di Genova che, ad un certo punto, quando scade il momento di timbrare, lasciano l'aula e se ne vanno, perché comunque impedisce a noi di avere le risposte almeno nei tempi giusti.

Chiudo e do la parola Gregorio Rosa.

### ***ROSA Gregorio (Comitato Liberi di Muoversi)***

Grazie. Sono presidente dell'Associazione "Liberi di Muoversi" della Valpolcevera. Vengo qui per presentare nuovamente l'iniziativa dell'associazione "Liberi di Muoversi" e di tutti quei cittadini che con me stanno sostenendo questa iniziativa, ovvero la progettazione preliminare, lo studio di fattibilità di una pista pedociclabile tra Pontedecimo e Fiumara. Tutto questo è per tenere vivo l'interesse in merito alla realizzazione della pista pedociclabile, a cui abbiamo dato il nome di "Super Valle". Peraltro, questo studio di fattibilità l'avevamo già prospettato al Comune, che aveva ritenuto l'idea valida.

La richiesta principale è: cerchiamo di mettere nel PUMS la pista pedociclabile Pontedecimo-Fiumara, che oggi non c'è, o comunque mettere un'iniziativa, mettere la famosa "riga rossa" preliminare, metterci una striscia, fare qualcosa perché non rimanga solo una proposta caduta nel vuoto.

Abbiamo cercato di verificare i consensi e ne abbiamo ottenuti molti. Abbiamo verificato i punti di interesse e nella Valpolcevera ce ne sono parecchi, cercando di vederla nel senso che la pista ciclabile possa essere il mezzo per arrivare ai punti di interesse. Inizialmente, noi l'avevamo pensata completamente a rovescio, cioè la Valpolcevera ha bisogno di una riqualificazione della qualità della vita, ha bisogno di uno strumento per ridare qualità e dignità, perché in Valpolcevera oggi, al di là di quello che è successo e mi scuso se metto questa priorità come una priorità, che chiaramente è una priorità meno uno, ma comunque riteniamo che di tutto questo la Valpolcevera ne abbia bisogno. Non solo. Stiamo cercando di continuare a dare visibilità la cittadinanza. In questi giorni siamo a Castello Foltzer a fare delle presentazioni, tra cui anche il progetto studio di fattibilità della pista pedociclabile. Nella settimana di metà novembre saremo alla "Smart City", dove presenteremo lo studio di fattibilità. Lo chiamo sempre così perché oggi è uno studio di fattibilità e con il professor Musso avevo detto che verificandone i consensi e i punti di interesse, con questo potremmo avere accesso al PUMS con una soluzione.

Chiudo con un'ulteriore richiesta che abbiamo avuto dalle aziende che vivono e lavorano nella valle, in *primis*, l'IT che ci ha chiesto: «Perché non mettiamo delle biciclette alla stazione di Bolzaneto?» e questo lo chiedo anche a RFI per quanto riguarda la possibilità di dare uno spazio. Abbiamo contattato una società per quanto riguarda il bike-sharing, sia elettrico che non, per dare *chance* per muoversi in modo alternativo, perché fino a ieri – io vado in bicicletta da sempre, ma con me anche altri – sarei andato volentieri in bicicletta al lavoro, ma non ci si poteva arrivare, evidentemente per le problematiche che conosciamo. Ma



## COMUNE DI GENOVA

vorremmo che, appena risolto le problematiche principali di priorità uno, questo non fosse dimenticato. Grazie.

### **BERNINI Stefano (Presidente)**

Grazie. La parola al consigliere Putti.

### **PUTTI Paolo (Chiamami Genova)**

Grazie, Presidente. Volevo rileggere e rileggervi la definizione di mobilità sostenibile. Il significato di mobilità sostenibile si può riassumere come il modello di mobilità che consente il movimento con il minimo impatto ambientale e territoriale.

Oggettivamente, il Terzo valico, vi dico già subito che con tutto ciò non c'entra veramente nulla, perché si parla di un'opera che costa 6,5 miliardi di euro, che fa 53 chilometri di scavo in galleria, che dovrebbe portare fuori diverse tonnellate di materiale, alcune anche a rischio amiantifero, come si è visto e dovrebbe ulteriormente vedersi per le indagini che sono in corso. Oggi è 24, quindi un giorno pari, probabilmente dovrebbe essere un tragitto ad alta capacità, perché non si sa se alta capacità o alta velocità, dipende, come le targhe alterne: i giorni pari ad alta capacità, i giorni dispari ad alta velocità. Se è uno, non è l'altro; in più, l'alta capacità non ha bisogno di tempi veloci, perché le merci più di un certo chilometraggio all'ora non possono andare. Quindi di cosa stiamo parlando? In più, c'è stato qui uno di "Assoutenti" l'altra volta in Commissione e aspetto con ansia di avere la restituzione del verbale, può darsi che al posto della frase del signore, ci vengono delle virgolette o mi immagino chissà cosa, però ha detto che le merci da Milano vanno a Rotterdam e non credo che ci impiegano meno su treno già oggi ad andare da Milano a Rotterdam, forse ci metteranno meno per stare dentro al porto a Rotterdam, o avranno un trattamento diverso, avranno una velocità di carico e scarico diversa, non sicuramente meno ad essere trasportate. Quindi vanno là non perché qua ci impiegano di più ad essere trasportate. Perciò di cosa stiamo parlando? Se volete, poi, vi elenco una riga di altri dati che sono a suffragio della fiaba del Terzo valico, così faccio la citazione anche che mi è stata attribuita *illo tempore* e che non è mia per un'altra grande opera. Chiudo questo simpatico siparietto e parentesi su questa grande opera.

Capisco che 6 miliardi di euro fanno sempre gola e interesse a qualcuno, può darsi a qualche sezione di qualche partito, in passato ed in presente, ma non sicuramente gli abitanti della Valpolcevera, che stanno prendendo sulla schiena tutto quello che ne comporta e di sicuro non è mobilità sostenibile, sennò io ho già invitato la Commissione ed è già venuta a vedere i risultati dei danni alle persone, alle case, alle riserve d'acqua, anche alle adduzioni di acqua di quei territori. La roba sostenibile è un altro universo.

Riprendo da quello che più compete alla parola sostenibilità e alla mobilità sostenibile. Tra l'altro, è interessante e curioso che ad oggi il Nodo ferroviario, che è un'opera sulla quale nessuno ha mai discusso, 670 milioni di euro, più le richieste successive, perché 670 quando c'era il 20 per cento di ribasso, tra l'altro risultato sul quale è stata ferma l'assegnazione dell'appalto un bel po', perché



## COMUNE DI GENOVA

potrebbe apparire un'offerta anomala e invece poi è stata giudicata anomala e abbiamo visto com'è andata a finire. Oggi pare sia stato riaggiudicato a quello che ci dicono e probabilmente c'è una situazione che ci riporta là. Io spero ardentemente di no. Però, ricordiamoci oltre 670 milioni di euro, a parte i signori lì seduti, che sono venuti mi pare due anni a portare le istanze e la disperazione di quei lavoratori, non ho più visto nessuno, un corteo disperato per quei lavoratori e invece, peraltro, ogni tanto si portano in giro con i pullman i lavoratori a fare la disperazione. Mi dispiace molto per loro, conviviamo nella stessa valle, loro sono dentro a delle casette, io abito lì sopra, però ci sarebbe, anche su quello, molto da discutere e ho già discusso anche con loro e con i sindacati su quello e ne potremmo discutere. Fosse come quello di un tempo ci avrebbe da dire, perché tra quelli di lavoratori della nostra città ce n'è veramente pochi. Io non ho mai fatto differenza rispetto a questo, per me un lavoratore è lavoratore, un cittadino è un cittadino del mondo e quindi non la faccio adesso, però qualcuno forse l'avrebbe fatta all'epoca e oggi non la fa perché gli viene bene.

Io avrei tanto piacere di sapere, rispetto alla progettazione di una mobilità cittadina con i mezzi pubblici, quindi da chi lavora, chi segue AMT, se è stata fatta una stima degli investimenti necessari per rendere interessante il trasporto pubblico locale, perché come ho detto ieri in Consiglio viviamo in un momento in cui, per una disgrazia, non perché abbiamo reso più interessante per la popolazione il trasporto pubblico, ma perché – per responsabilità, o fato, i giudici vedranno – hanno reso meno competitivo ed interessante il trasporto privato e quindi si è valorizzato il trasporto pubblico. Secondo me, questo sarebbe il momento per far sì che si possa leggere come rendere interessante ed attrattivo il trasporto pubblico e quindi continuare a dargli una competitività ed un interesse che possa portare la gente – una volta che si è scelto per necessità – a sceglierlo invece per opportunità. Secondo me, questa è la grande scommessa. Vorrei sapere quanto potrebbe costare questo, ovviamente non pensando di mettere le passerelle rosse anche sugli autobus. Una stima di massima, che contempli un piano sostenibile. Mi piacerebbe avere questa dimensione.

Mi piacerebbe poi capire – però su questo è il professore Musso nicchierà, perché era un po' titubante – se l'idea di ipotizzare un trasporto pubblico gratuito nella città, sia così balzana, come è stata la nostra proposta di qualche anno fa, che poi ha ripreso il Sindaco un annetto fa, come si fa in alcune città europee, sicuramente con delle modalità diverse, difficilmente attuabili qua, so che ad esempio in Francia ci sono delle tassazioni sulle imprese medio-grandi che consentono di supportarlo, eccetera, però mi piacerebbe avere una valutazione e visione su questo.

La metropolitana sicuramente è essenziale, perché davvero ha quelle caratteristiche di competitività, di cui si parlava prima, rispetto ai tempi, rispetto alla certezza dell'arrivo, anche rispetto ai tempi, mentre un autobus può rimanere all'interno delle code o di eventuali difficoltà che si creano durante il tragitto, la metropolitana, avendo una corsia riservata non ha questo tipo di problematiche. So che ci sono dei problemi sulla Valpolcevera, come ha fatto cenno il rappresentante dell'ORSA, però io credo che riuscire comunque a lavorare per arrivare a Rivarolo sia molto importante per la Valpolcevera, perché Certosa è



## COMUNE DI GENOVA

troppo lontana dai Comuni attorno alla cinta, che hanno un discreto numero di persone, lontana ancora da Pontedecimo e da Bolzaneto, sarebbe davvero interessante riuscire ad arrivare almeno a collegarla al futuribile e possibile posteggio di via Pisoni. Indubbiamente, se è più semplice, procediamo nella direzione Martinez-Terralba, eccetera.

Mobilità mare: valutiamo se ci sono strumenti più efficienti ed efficaci di trasporto. Io sulla mobilità mare ho ancora un punto interrogativo, nel senso che rispetto alla sostenibilità in passato era stata evidenziata come una dei tipi di mobilità più faticosi da definire sostenibile, perché i mezzi che abbiamo in dotazione hanno un livello di inquinamento molto alto, il consumo energetico è molto alto, eccetera. Quindi rispetto a questo mi piacerebbe sapere qualcosa di più. Credo che anche rispetto a questo siamo stati fatti dei grandi passi avanti nei mezzi, però vorrei sapere quanto poi effettivamente riescono ad essere competitivi rispetto al resto dei mezzi da questo punto di vista di rapporto.

I posteggi di interscambio: credo che sia essenziale lavorarci e mi sembra che un buon lavoro si stia facendo nella zona di Prà. Secondo me, quella potrà essere una cosa interessante per la mobilità e mi piacerebbe che neanche nelle altre parti del pi-greco rovesciato si provasse a ragionare in questa direzione, perché secondo me è fondamentale sempre per rendere competitivo il trasporto pubblico rispetto a quello privato.

Piste ciclabili: mi chiedevo se l'ipotesi di utilizzo, com'è successo in altre regioni, degli argini dei fiumi, capisco che qui abbiamo una tradizione negativa fortissima, però anche in Veneto c'è una tradizione negativa molto elevata dei fiumi, perché anche lì ci sono state alluvioni, eccetera, eppure l'argine del fiume è molto spesso utilizzato, mi chiedevo rispetto a questo se è una cosa per la quale nessuno ci darà mai l'okay per pensare a qualcosa, oppure se in futuro si potrà pensare a qualcosa, perché sarebbe interessante, anche per riqualificarli, perché oggi fanno abbastanza angoscia.

### **BERNINI Stefano (Presidente)**

Per l'ultimo intervento, il consigliere Ariotti.

### **ARIOTTI Fabio (LSP)**

Grazie, Presidente. Sarò molto breve. Ringrazio gli auditi e tutti i sindacati presenti. Siamo dalla parte di quei lavoratori che nel 2013 hanno avuto il coraggio di scioperare per i loro diritti e non è giusto che paghino per questo.

Ricordo il problema delle ferie che è una delle segnalazioni che fanno maggiormente i lavoratori stessi. I problemi ci sono, ma è importante la vicinanza dell'Amministrazione comunale e non solo e di questo ne ha dato prova, allontanando anche lo spauracchio della privatizzazione, che non è poco. Adesso bisogna affrontare tutte le problematiche anche quelle arrivate dal 14 agosto in poi. La Valpolcevera, il Ponente, le zone collinari e la Val Bisagno sono le zone con più difficoltà. Fondamentale è l'ampliamento della metropolitana. Genova doveva essere la prima città al mondo, una delle prime ad avere la metropolitana ed è stata l'ultima e con la metropolitana che per anni ha avuto una sola fermata.



## COMUNE DI GENOVA

Quindi è giusto l'ampliamento della metropolitana e possibilmente anche delle corse serali, soprattutto nei quartieri collinari, laddove è possibile. Quindi maggiore attenzione. La vicinanza c'è, ma è giusto affrontare ogni problematica possibile e noi siamo a disposizione. Grazie.

### ***BERNINI Stefano (Presidente)***

Grazie a tutti gli auditi per la collaborazione che hanno dato ai lavori della Commissione.

Se i Commissari sono d'accordo e anche il Presidente dei Presidenti delle Commissioni, avremmo la disponibilità da parte dell'Assessore, per la seconda tornata, e del professore Musso che dovrà rispondere dettagliatamente alle nostre domande, per lunedì 12 novembre alle ore 9,30.

Pignone. Avevo detto che era l'ultimo intervento ma è sull'ordine del giorno.

### ***PIGNONE Enrico (Lista Crivello)***

Dato che mi aspettavo delle risposte dal professore Musso e non so che risposte si era marcato di dare oggi, volevo solo ricordargli quella mia della volta scorsa sul discorso delle valutazioni dei mezzi a fune e, sempre relativo al PUMS, il focus sul PUMS della Valpolcevera, che era uno degli oggetti nuovi, rispetto al dibattito che c'è stato ancora oggi qua.

### ***BERNINI Stefano (Presidente)***

Per la Commissione, arrivederci a lunedì (ore 17,22).

## ESITO:

Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS): Estensione della metropolitana, tramvie e priorità di realizzazione; Servizi nelle zone collinari; Lavori di realizzazione del nodo ferroviario genovese.	RINVIO ALTRA SEDUTA
--	---------------------

Il Presidente alle ore 17.22 dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario  
(Valter Filippini)

Il Vice Presidente  
(Stefano Bernini)

Il Presidente  
(Marta Brusoni)

documento firmato digitalmente