



COMUNE DI GENOVA

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

**VERBALE DELLA COMMISSIONE NELLA SEDUTA DEL GIOVEDÌ 03
GIUGNO 2021**

La seduta si svolge in videoconferenza ai sensi dei Provvedimenti del Presidente del Consiglio Comunale n. 1 del 29 Gennaio 2021 e n. 2 del 30 Aprile 2021.

Assume la presidenza il Consigliere Rossi Davide

Svolge le funzioni di Segretario il signor Tallero Mauro

Verbale redatto dalla Ditta AEMME S.n.c

Alle ore 09:30 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Baroni Mario
Bernini Stefano
Bruccoleri Mariajose'
Brusoni Marta
Campanella Alberto
Cassibba Carmelo
Ceraudo Fabio
Corso Francesca
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
De Benedictis Francesco
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Lodi Cristina
Mascia Mario
Otonello Vittorio
Pandolfo Alberto
Pirondini Luca
Putti Paolo
Remuzzi Luca
Rossetti Maria Rosa
Rossi Davide
Salemi Pietro
Santi Ubaldo
Terrile Alessandro Luigi



COMUNE DI GENOVA

Tini Maria
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Fontana Lorella
Pignone Enrico

Assessori:

Campora Matteo

Sono presenti:

Pitossi (Direzione Mobilità)-Beltrami (Presidente AMT)-Fano (FAISA-CISAL)-Pugliese(CISL)-Gamba(CGIL)- Servetto(UIL)- Firpo (UGL)-Cenzuales(Associazione mobilità Genova)- Rimassa(USB)-Musso (Direttore Smart Mobility Comune di Genova)

Presentazione del Progetto degli Assi di forza del Trasporto pubblico locale.

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

ROSSI - Presidente

Vista la complessità della Commissione, mi rendo già disponibile ad un eventuale aggiornamento.

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

GIORDANO – Consigliere Movimento5Stelle

Grazie, Presidente.

La mia domanda è abbastanza semplice.

Vorrei sapere, ho visto che ci sono gli auditi e le organizzazioni sindacali, che saluto, però non vedo nelle audizioni le varie associazioni, per la presentazione dei quattro assi penso che sia d'obbligo allargare la rappresentanza, anche da parte dei cittadini. Vorrei capire qual è la motivazione che ha escluso le associazioni, in questa Commissione.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Oggi andiamo alla presentazione, nella prossima Commissione, visto che mi risulta che sia una presentazione molto corposa, allargheremo, sicuramente, anche gli auditi.



COMUNE DI GENOVA

Assessore Campora, prego.

CAMPORA – Assessore Mobilità

Buongiorno a tutti, buongiorno Presidente, buongiorno Commissari, un saluto agli auditi.

GIORDANO – Consigliere Movimento5Stelle

Grazie, buongiorno Assessore Campora.

Vorrei chiedere se rifaremo un'altra Commissione identica, con gli auditi e le varie associazioni?

La domanda è questa, perché penso che questo percorso debba essere fatto in forma di democrazia, trasparenza, pluralità e confronto, un percorso che debba essere condiviso con tutte quelle che sono le rappresentazioni, sicuramente le organizzazioni sindacali, principi di difendere il diritto dei lavoratori, ma anche le associazioni che rappresentano i cittadini, quindi vorrei capire se poi viene riproposta la stessa Commissione, con altri uditi, perché mi sembra che manchino, come nella consuetudine, le associazioni che hanno condiviso questo percorso.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

No, assolutamente, andremo in continuazione, credo che la presentazione sia molto complessa e molto lunga, so che il meccanismo è quello di richiederla, quindi per la prossima Commissione cercheremo di essere aperti, in maniera giusta.

Consigliere Bernini, prego.

BERNINI – Consigliere Partito Democratico

Un'altra delle figure che manca sempre in questi incontri, in cui noi parliamo di trasporto pubblico e quindi del servizio che noi offriamo ai cittadini, è il gestore della rete ferroviaria.

Nella nostra città, che ha delle caratteristiche un po' particolari, almeno per quanto riguarda Val Polcevera e Ponente, la linea ferroviaria svolge un ruolo importantissimo per il trasporto delle persone, per chi va a Voltri, al centro, è molto più facile andarci in treno, più economico, anche per il bilancio complessivo della città, andarci in treno che non andarci su gomma, eppure il piano, ma io l'ho sempre dichiarato, pecca di un'assoluta sottovalutazione di questo fatto.

Alla prossima Commissione, visto che in questa c'è soltanto un rapporto col sindacato, tra l'altro rappresentanti di AMT e non di chi gestisce l'altra fetta del trasporto pubblico, alla prossima Commissione, credo sia necessario invitare anche la Gestione Ferroviaria.

Grazie.



COMUNE DI GENOVA

ROSSI – Presidente

Grazie, Consigliere Bernini.

Dico agli uffici che si è collegata la Consigliera Fontana.

Assessore Campora, prego.

CAMPORA – Assessore Mobilità

Grazie, Presidente.

Oggi parliamo di un progetto che, come tutti sapete, è stato finanziato dal MIT, come verrà poi illustrato, con una cifra pari a 471 milioni di euro, è un progetto di cui il PFTE è pubblicato, da più di un anno, sul sito del Comune di Genova, quindi un progetto conosciuto o comunque conoscibile.

Su richiesta anche dei Consiglieri, ci siamo resi disponibili, come dovere, di fare una Commissione di illustrazione, tenuto conto che questo progetto è stato presentato nel dicembre del 2018, segue un PUMS, quindi è un'applicazione di quello che è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato.

A seguito della presentazione del 2018, vennero richieste dal MIT una serie di integrazioni, queste integrazioni sono state, attraverso un'interlocuzione col MIT, superate, quindi nell'agosto del 2020 è stato riconosciuto questo progetto meritevole, da parte del MIT, di essere destinatario di un finanziamento molto importante.

In questo momento, come verrà illustrato, siamo nella fase di progettazione definitiva, quindi oggi siamo qui per presentare il progetto, che è un progetto che, ovviamente, va avanti, perché è finanziato, abbiamo già avuto anche il decreto di impegno, quindi anche l'ultimo decreto, col quale si individuano le risorse, il decreto di impegno di liquidità, è stato già firmato dal Ministero, quindi siamo in una fase operativa, che traguarderà poi il progetto definitivo.

Questa audizione, che è la prima, ma naturalmente ci sono già sentiti col Presidente, siamo pronti a farne delle alte e le faremo anche nei Municipi, abbiamo già fatto delle presentazioni ai soggetti interessati che ce lo hanno richiesto, serve per verificare, ovviamente non la validità del progetto, perché il progetto lo riteniamo assolutamente valido, importante per la città, è stato certificato questo dal Ministero, ma per verificare se ci sono, nelle more del definitivo, eventuali migliorie.

Già nel corso dell'ultimo anno, sono state fatte una serie di modifiche, ne cito una, per individuare quali possono essere, quali sono state, le modifiche fatte al progetto, anche su indicazione del Ministero, su richiesta anche dei cittadini, dei Consiglieri Comunali, dei Municipi, abbiamo spostato il capolinea delle Sorgenti Sulfuree ed è stato lasciato a Voltri, quindi ci sono tutta una serie di possibilità di modifica, che in questa fase è possibile ancora fare, senza andare a stravolgere quello che è il progetto nella sua essenza, come è stato bollinato dal MIT.

Abbiamo ancora due temi sul quale è in corso un'interlocuzione col MIT.

Prima questione. Come sappiamo, nel 2018 era stata presentata un'istanza di finanziamento per un mezzo di trasporto, per il filobus, nel contempo la tecnologia è andata avanti, ci sono città che hanno adottato, al posto dei filobus,



COMUNE DI GENOVA

“l’opportunity charging”, quindi mezzi elettrici, quindi nei 4 assi ci sarà un mezzo elettrico e in questa fase di interlocuzione con il Ministero, sono stati prodotti una serie di documenti, gli uffici si sono confrontati con il Ministero, per passare dal filobus a un autobus elettrico, quali verrà illustrato di seguito, al fine di evitare di superare la presenza della ragnatele, quindi anche nei cantieri più importanti che prevede il filobus, almeno nella parte più importante.

L’altro elemento che è ancora in valutazione e che è stato oggetto di mozioni, documenti, di natura politica, sia all’interno del Consiglio Comunale, sia all’interno del Municipio, è il tema della rimessa Tigullio, sappiamo che nei quattro assi è prevista la riqualificazione delle rimesse Gavette, la riqualificazione della rimessa di via Montaldo, con un nuovo parcheggio di interscambio, ma è prevista anche una rimessa a Levante, questa rimessa, nel progetto, ha un’istanza di finanziamento, è prevista alle Campanule, insieme a un parcheggio di interscambio, in queste settimane è in corso una valutazione circa la fattibilità di una rimessa, non alle Campanule, ma al Carlini, come era stato già ipotizzato un decennio fa.

Questi sono alcuni punti che volevo precisare, perché sono quelle questioni e su cui stiamo ancora lavorando.

Il progetto è un progetto che andrà a trasformare il trasporto pubblico locale e vi verrà illustrato, ci scusiamo, ma sarà una presentazione abbastanza corposa, che abbiamo finito di aggiustare proprio stamattina, che verrà poi inviata a tutta la Commissione e dico già che, probabilmente, la giornata di oggi non sarà sufficiente, in quanto parliamo di una cinquantina di slide di presentazione, in modo tale che si faccia una presentazione di tutto il sistema, lasciando poi, deciderete voi o stamattina o in una prossima Commissione, spazio alle domande di chiarimento, eventualmente dei focus specifici su alcuni assi, alcune parti della città.

Se il Presidente me lo concede, vicino a me ho due tecnici che sono l’ingegnere Pitossi e l’ingegnere Antonio Rossa, che hanno seguito il progetto e l’ingegnere Pitossi è il Project Manager dei quattro assi.

ROSSI – Presidente

Assessore, farei così, prima di passare la parola, recupererei la Consigliera Lodi, che ha fatto una mozione d’ordine e poi andremo avanti.

Prego, Consigliera Lodi.

LODI – Consigliere Partito Democratico

Volevo solo dire questo, perché l’Assessore ha parlato di alcuni temi come le Campanule, eccetera.

Intanto volevo ampliare la richiesta di ulteriori audizioni, ai comitati relativi alle situazioni in oggetto, visto che è inserito, lo dico perché la Commissione è lunga e sono tante le cose da annotare, rispetto anche al tema che entra il campo, lo scopriamo oggi, del Carlini, ovviamente, sfrutterei il fatto di ampliare, perché non



COMUNE DI GENOVA

possiamo far finta che questo non sia un elemento significativo, di modifica di questo progetto, anche alle realtà comprendenti quell'area.

Quindi le chiedo, se possibile, di prendere nota, poi credo che non sia necessario formalizzare.

Capisco che il progetto sia sul sito e tutte queste cose qui, ma non mi stancherò mai di dirlo, anche se ormai sono rassegnata, queste Commissioni dovrebbero essere fatte molto prima, come abbiamo fatto per il PUMS, non mi ricordo più quante sono state, ma sono un po' affranta del fatto che, su questo tema, si sia ridotta tantissimo la discussione.

Oggi iniziamo e speriamo di poter immaginare ulteriori modifiche o valutazioni.
Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei, Consigliera Lodi.

Ho preso nota.

Assessore Campora.

CAMPORA – Assessore Mobilità

Grazie.

Massima disponibilità, naturalmente, ci sono periodi in cui è possibile fare illustrazioni, altri no, nel senso che quando è in corso un'interlocuzione col Ministero e poi non ci sono delle richieste di chiarimenti da parte del Ministero, risulta, in alcuni casi, inopportuno, perché avrebbe potuto creare dei problemi, in ordine, all'interlocuzione col Ministero, soprattutto per quanto riguarda la richiesta di chiarimenti.

Se si è ritardato, lo si è fatto nell'interesse della città, proprio perché era in discussione uno dei più grossi finanziamenti che la città ha mai ricevuto, quindi, non appena abbiamo avuto l'impegno, tenuto conto che questo progetto è del dicembre del 2018, abbiamo iniziato una serie di consultazioni.

Cercheremo, lo dico alla Consigliera Lodi, di recuperare, di fare in modo che le Commissioni possano essere il più vicine possibile, in modo tale che si possano recepire tutte quelle che sono eventuali proposte, naturalmente non possono essere proposte che vanno a stravolgere il progetto, perché, come dicevo, il progetto è bollinato dal Ministero, ma in alcuni casi, ci possono essere alcuni aspetti, che possono essere ancora oggetto di valutazione.

Inizio a provare a condividere l'illustrazione che porterà avanti l'ingegnere Pitossi.

PITOSI – Direzione Mobilità

Buongiorno a tutti.

Innanzitutto mi presento, sono l'ingegnere Pitossi, sono al Comune da pochi mesi, avendo un'esperienza di cantieri all'estero nel privato, sono orgoglioso di essere entrato in Comune, a far parte di questo gruppo e in particolare di questo progetto, che trasformerà radicalmente la città di Genova e anche le abitudini dei genovesi.



COMUNE DI GENOVA

Sono qua con l'ingegner Rossa, che è un tecnico della mobilità e trasporti del Comune di Genova, che ringrazio, è nel mio team, ha curato, personalmente, tutte le fasi iniziali del progetto, dalla genesi, che qua vedete riassunta.

Il progetto parte qualche anno fa, parte nel 2018, perché c'è stata l'adozione nel 2018 del PUMS, con identificazione dell'intervento degli assi di forza, sempre nello stesso anno, la pubblicazione, da parte del Ministero, per il finanziamento di infrastrutture, per il trasporto rapido di massa e abbiamo presentato al Ministero, nel 2018, lo studio di fattibilità, nel frattempo, l'anno dopo, è arrivata l'approvazione del PUMS, si sono avviate le negoziazioni con il Ministero e si è arrivati alla redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE).

A febbraio del 2020 abbiamo trasmesso il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica al Ministero, contemporaneamente, il PFTE è stato anche pubblicato sul sito istituzionale dell'ente, quindi è di dominio pubblico.

Nell'agosto del 2020 abbiamo avuto la conferma dell'assegnazione di questo finanziamento, come diceva l'Assessore, è un finanziamento importante, sono 471 milioni di euro, che arrivano nella nostra città e il Ministero ha concesso questo finanziamento, vagliando altre proposte, nel senso che c'erano altri Comuni che avevano presentato anche idee brillanti, però ha valutato la nostra come ottimale e ha garantito questo finanziamento importante per la nostra città.

A settembre abbiamo iniziato la Conferenza dei Servizi preliminare, è stato approvato il progetto, quindi verso la fine del 2020, io ho iniziato a far parte di questo gruppo nel dicembre del 2020, abbiamo iniziato alcuni passi tecnici formali, che erano l'invio del PFTE al Consiglio Superiore dei lavori pubblici, il quale ci ha fatto anche i complimenti per come è stato sviluppato il progetto, dal punto di vista dell'analisi costi – benefici, dal punto di vista delle soluzioni tecniche.

Abbiamo fatto partire la gara per la progettazione definitiva, che si è conclusa, è stata giudicata da un gruppo molto importante, a livello nazionale, ma anche a livello internazionale, Italferr, la progettazione è partita, quindi è in corso e come diceva l'Assessore, abbiamo iniziato, grazie ad un'apertura del Ministero, un dialogo, per la possibilità di switch di tecnologia opportunity flash charging, che vedremo nelle prossime slide, potrebbe essere considerata una scelta vincente.

Il futuro vede il completamento della progettazione definitiva, ad agosto di quest'anno, quindi stiamo parlando di pochi mesi di lavoro, in due o tre mesi si esaurisce la progettazione, la Conferenza dei Servizi o il PAUR, a seconda se è necessario andare con la Procedura Autorizzativa Unica Regionale e i primi accantieramenti già alla fine di quest'anno, quindi alla fine del 2021.

Il progetto è un progetto che viene definito di quattro assi, perché sono quattro assi di forza, che hanno lo scopo di migliorare la qualità del servizio pubblico degli utenti, migliorare l'efficienza, l'efficacia, del trasporto pubblico locale e la riqualificazione di alcune aree urbane della città, come vedremo. Si tratta di una tecnologia completamente green, quindi abbiamo rispetto alla salvaguardia dell'ambiente, grazie al fatto che sostituiremo i mezzi, che in questo momento sono a motore, con dei mezzi elettrici.



COMUNE DI GENOVA

Vediamo nel grafico che praticamente andiamo a prendere tutta la città, perché dall'asse di Levante, l'asse Val Bisagno, l'asse Centro, l'asse Ponente e il quinto asse che si instaura nella Val Polcevera, andiamo a coprire, in modo capillare, tutti i chilometri della nostra rete cittadina.

L'asse di Levante, lo vedremo nel dettaglio, va da Nervi e fa tutta la parte di Levante, quindi tutta la parte di Quinto, Quarto, Sturla, San Martino, eccetera, fino al Centro. L'asse Val Bisagno va da Prato, quindi Molassana, Staglieno e arriva fino alla Foce, poi abbiamo il l'asse di Ponente, che attraversano tutto il Ponente cittadino, quindi San Pier d'Arena, Cornigliano, Sestri, Multedo, fino alla fine di Voltri, qua c'è stata una miglioria del percorso, che ha portato il progetto praticamente, fino alla fine della città, a Voltri, poi l'asse Centro che invece, in maniera capillare, va a servire tutta la zona del centro, partendo da piazza Galileo Ferraris, corso Sardegna, come vediamo, tra l'altro, l'asse Centro è stato prolungato fino alla zona di Campi, per servire anche un bacino di utenze di insediamenti industriali,.

Il progetto, in grandi numeri, identifica 123 milioni di euro, per 145 nuovi veicoli a 18 e 24 metri di trasporto elettrico, quindi stiamo parlando di veicoli totalmente green, che andranno sostituire dei mezzi che adesso sono con motore diesel, va a intervenire su 48, però bidirezionali, quindi sono 96 Km di sede stradale, con la logistica e i parcheggi che valgono 43 milioni di euro, infatti una parte importante del progetto non sono solo le infrastrutture, le opere civili del percorso, ma è anche la riqualificazione di aree urbane, la creazione di nuovi depositi e officine dell'azienda Municipalizzata Trasporti, quindi della AMT, per le rimesse e due parcheggi grossi di interscambio, che vedremo, sono collocati, in maniera strategica, all'uscita delle autostrade, quindi questi sono i numeri più importanti che danno un'entrata al Comune di Genova per 471 milioni, totalmente finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di Roma.

Andando a vedere il discorso del PUNS, i percorsi erano già stati individuati e selezionati, con l'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che era stato approvato a luglio del 2019, quindi già identificava i quattro assi di forza, quindi una linea del Centro, che si snoda da Brignole e Principe e va a connettersi con le tre ferrovie principali, Brignole, piazza Principe e San Pier d'Arena. La linea del Levante va a congiungere il Levante genovese con il centro, passando da corso Europa e corso Gastaldi. La linea della Val Bisagno collega 17 Km da Prato Molassana fino a Brignole, prosegue poi verso la fiera del mare, piazzale Kennedy e la linea del Ponente che collega il cuore della città, dal porto antico fino alla parte di Voltri.

Questa è una visione generale del progetto, sono 96 Km di serie stradale e la cosa importante di questo progetto è che il 70% dei percorsi sono in sede riservata e protetta, quindi l'obiettivo di questo progetto è avere dei mezzi che vanno velocemente, in sede riservata, che trovano un preferenziamento semaforico, in modo da saltare, eventualmente, i semafori rossi, quindi dare frequenze molto elevate e costati ai cittadini, che in alcuni punti, con la sovrapposizione,



COMUNE DI GENOVA

riusciranno ad avere, praticamente, un mezzo veloce ogni 2 - 3 minuti, quindi frequenze che, in questo momento, si raggiungono solo a livello di metropolitana. L'altra cosa importante è che è un progetto che ha tutte interconnessioni con la ferrovia e con la metropolitana.

L'asse da cui partire è l'asse Centro. Vedete, il capolinea dell'asse Centro è in piazza Galileo Ferraris, il percorso si snoda attraverso corso Sardegna, via Archimede, piazza delle Americhe, arriva a Brignole, via Fiume, via XX Settembre, piazza de Ferrari, piazza Corvetto, piazza Portello, piazza Annunziata, via Balbi, via Doria, via San Benedetto, via Buozzi, via Milano, via Cantore, piazza Montano, via degli Agostini, corso Perrone, via Renata Bianchi, via Perini e Campi.

Vedete che c'è interscambio con la metropolitana e con le ferrovie, nella zona di Brignole, nella zona di Principe e le varie metropolitane di Di Negro, di Brignole e Principe.

Una rivalutazione dell'area urbana, ad esempio, su corso Sardegna, si può vedere meglio in questa slide, la situazione attuale e la situazione futura, sarà un boulevard alberato, dove i nostri mezzi elettrici andranno a centro strada, ci sarà una riqualificazione dell'area generale con piste ciclabili, con area verde e una riorganizzazione della sosta, tra parentesi, in questo momento ci sono studi per cercare di vedere come ottimizzare la parte di parcheggi e il percorso ciclabile.

Tutti i pallini neri sono l'alberatura che ci sarà in corso Sardegna, tra l'altro, in corso Sardegna è in progress, opera del Comune, il progetto di ristrutturazione di tutto il mercato di corso Sardegna, che sarà veramente un'opera bellissima, sono andato l'altro giorno in cantiere, l'opera che sta nascendo vedrà la luce a ottobre di quest'anno, quindi tutta la zona sarà molto rivalutata.

Questa è la situazione attuale dello stato, con la sosta, col promiscuo e con gli autobus, che in questo momento sono laterali, poi la situazione di progetto con le alberature e questi autobus che andranno a centro strada con le soste e stiamo studiando la coesistenza con le piste ciclabili.

Sempre nell'asse centro ci sarà una rivalutazione anche di via XX Settembre, con una parzializzazione della parte alta di via xx Settembre, che sarà più pedonale e l'inserimento della di un percorso ciclabile, che si collegherà con la parte del centro, quindi dando una maggiore vivibilità di tutta l'area del centro.

Questo è un esempio della parte alta e questo è una parte bassa di via XX Settembre, con l'autobus elettrico che andrà a centro strada, quindi a zero emissione, una maggiore vivibilità di tutta l'area. Anche questo è uno stato attuale, con una situazione di autobus laterali e il traffico delle macchine, la situazione di progetto dove avremo una corsia riservata di questi mezzi elettrici e la pedonalizzazione.

Anche via Cantore fa parte dell'asse Centro, abbiamo, anche qui, l'aumento della sosta, perché tutta quest'area dove adesso vedete i parcheggi, in questo momento, è attraversata dagli autobus, invece adesso, nella situazione di progetto, avremo tutto a centro strada, quindi un aumento della sosta.



COMUNE DI GENOVA

Anche qui possiamo vedere, oltre alla riqualificazione dell'area, tutte le connessioni con ascensore di Villa Scassi, l'ospedale sarà servito con fermate dedicate.

Anche qua possiamo vedere la situazione attuale del progetto e molte cose sono in studio in questo momento, perché il compito della progettazione definitiva è anche quello di trovare delle migliorie, a tutto quello che è stato pensato nel PFTE.

L'asse di Levante. Anche qui sono molti chilometri, perché c'è uno sviluppo di 24,5 Km, di cui 18,5 Km in corsia totalmente riservata, quindi ci sarà una maggiore velocità e un aumento di frequenza, rispetto alle attuali, parte da via del Commercio, a Nervi, si sviluppa quella che è la linea attuale del 17, quindi Quinto, Quarto, Sturla, San Martino, via Tolemaide, Brignole e poi via XX Settembre, de Ferrari, via Corvetto, fino al capolinea a Fanti d'Italia.

Qui vedete la connessione con la metropolitana, in particolar modo c'è il discorso dell'area di Tigullio, dove è previsto un grande parcheggio di interscambio con l'uscita di Genova - Nervi, il casello dell'A12.

Piazza Tommaseo rivalutata e ripensata, perché questo progetto, non dimentichiamo, si colloca nell'ambito di una revisione di reti del servizio pubblico e anche una revisione, in generale, di tutto quello che è il traffico cittadino, per migliorare la fruibilità delle aree e avere meno congestione a livello di traffico, quindi anche in piazza Tommaseo ci saranno migliorie, con una svolta diretta da corso Buenos Aires e una corsia dedicata in via Montevideo, lato sinistro, con l'eliminazione dell'attuale svolta, che è abbastanza complessa per il TPL, da Piazza Alimonda a via Montevideo.

Nell'area di Tigullio, quindi via delle Campanule, come diceva l'Assessore, è in studio una miglioria dell'area, con il nuovo deposito, che inizialmente pensato a via delle Campanule, ma si sta studiando, come alternativa progettuale l'area, dello stadio Carlini, in corso Europa, invece rimane il discorso del parcheggio di interscambio, perché la logica dell'interscambio è proprio quella di avere una facile arrivo delle autovetture, in corrispondenza con l'uscita autostradale, quindi qui è previsto un parcheggio di oltre 200 posti auto, per chi arriva dall'autostrada e si ferma, esce a Genova - Nervi, quindi può facilmente lasciare la propria auto privata e iniziare il suo percorso con i mezzi pubblici.

L'asse Valbisagno parte da Prato, fa tutta l'area di Molassana, arriva a via delle Gavette, quindi vediamo che c'è una ristrutturazione del deposito di via delle Gavette, con una copertura attrezzata, lì è area particolarmente difficile, anche in corrispondenza della scuola, scende giù, sempre sponda destra del bisogno e arriva a Marassi, poi va verso Brignole, alla Foce e poi si innesta con la zona di corso Torino e poi arriva alla fiera, con il capolinea a piazzale Kennedy, sostanzialmente di fronte a piazza Rossetti.

Qui vediamo un rifacimento totale del deposito di Staglieno, con un grande parcheggio di interscambio, più grande di quello precedente, c'è una slide che fa vedere il rendering del nuovo parcheggio di Staglieno, con 700 posti auto per chi arriva da Genova Est, anche qui, il concetto è che noi ci auguriamo, che con



COMUNE DI GENOVA

questo nuovo progetto, gli utenti siano invogliati a prendere un mezzo che è green, che è veloce, che in maniera efficace e veloce ti porti da un estremo all'altro della città, quindi non ci sia più, tra virgolette, "bisogno" di usare i mezzi privati, qua ci sono 700 posti a disposizione per lasciare l'auto e prendere i mezzi. Come dicevo prima, Gavette è un'importante opera di riqualificazione, vedete la copertura, con tutta un'area verde e attrezzata, al piano di sopra, con impianti sportivi eccetera, quindi c'è una totale riqualificazione dell'area.

L'asse di Ponente parte dall'Expo Porto Antico, anche qui la connessione con la metro e la stazione della ferrovia, poi prosegue a San Pier d'Arena, Cornigliano, Sestri, Pegli, Pra' e arriva fino a Voltri, anche questo è un percorso molto lungo, con collegamenti nelle varie fermate, anche dell'autostrada di Pegli, di Sestri, di San Pier d'Arena.

È previsto un intervento sulla rimessa di San Pier d'Arena, che avrà una copertura completamente ristrutturata.

In questa slide vediamo l'oggetto di intervento degli assi di forza, in termini di percorso, in termini di nuovi mezzi, che saranno, come dicevo, a 18 metri e abbiamo la proposta di utilizzare anche dei 24 metri, sono mezzi elettrici, quindi green, vanno, in maniera capillare, a fornire un servizio migliore a tutte le zone della città.

L'intervento dei 471 milioni comprende anche la parte di ristrutturazione, di rifacimento, di tutte le fermate per le utenze, quindi le fermate di attesa degli autobus, con delle strutture che saranno moderne, saranno facilmente riconoscibili, quindi il layout delle fermate, delle pensiline, sarà uguale per tutti gli assi, quindi un utente saprà immediatamente di trovarsi, vedendo la grafica che stiamo studiando e la tipologia di fermata, l'utente capirà immediatamente che si trova su una fermata di un'asse di forza, l'obiettivo è avere un maggiore comfort nell'attesa, una maggiore sicurezza, perché le fermate saranno dotate di pannelli e sistemi di collegamento con il 112, una maggiore accessibilità, stiamo parlando anche di utenti con disabilità, quindi si sta tenendo conto di avere tutta una serie di agevolazioni per tutti gli utenti, una maggiore sostenibilità e connettività, quindi una parte importante dell'intervento di questi 471 milioni è anche il rifacimento di tutto il layout e le fermate, che saranno ben riconoscibili e moderne.

Gli obiettivi del progetto sono quelli di avere un dei mezzi che siano sicuri, che siano confortevoli, che siano veloci, che diano frequenze molto veloci e tutto il progetto è un progetto che si pone l'obiettivo di essere sostenibile e green.

Questo è un esempio di fermate che stiamo studiando, tipologici anche per agevolare la salita dei passeggeri, quindi ci sono fermate sul marciapiede, fermate che possono essere, come in questo caso, fermate a isola, abbiamo fermate, cosiddette, a golfo e fermate protese, cioè ai laterali è possibile parcheggiare, mentre qua il mezzo avrà facilmente accesso alla banchina, qua vedete tutta la parte anche per i non vedenti o per persone con disabilità, avranno tutto un facile accesso alla fermata, con la sua pensilina riconoscibile.

Tutte le fermate avranno una larghezza minima di 2,5 metri, saranno dotate di spazi dedicati per i disabili e per i non vedenti, come vedete, l'approccio del



COMUNE DI GENOVA

mezzo sarà molto vicino al marciapiede, alla banchina, adesso stiamo vedendo la parte, che sarà nei nuovi mezzi, di estrazione, tecnicamente la migliore è quella manuale, della rampa e l'accesso alle persone anche con disabilità.

Le fermate avranno una geometria tale da consentire le manovre per l'accesso, con pendenze massime dei percorsi pari all'8%, vedete qua, la fermata avrà, probabilmente, pannelli fotovoltaici, schermi touch screen che daranno tutte le informazioni sull'arrivo dei mezzi, sui percorsi e informazioni di carattere generale della viabilità.

Questo è un esempio, per farvi capire come stiamo cercando di avere sempre degli interscambi agevoli anche con le linee secondarie, cioè gli assi di forza sono per le direttrici principali, però rimangono comunque i mezzi del trasporto pubblico per la parte delle linee secondarie, che non subirà nessuna modifica, ma la parte di banchina sarà studiata, anche come posizione, in modo da avere il vantaggio di fermarsi in un punto e proseguire con l'asse di forza, senza spostarsi molto dallo stesso, questo è un esempio di via Canevari, dove si arriva con una linea secondaria e sulla stessa banchina si va all'asse di forza. Qua vediamo l'interscambio banchina – banchina, con i collegamenti e gli interscambi con il TPL, con la metro, con le ciclabili.

Volevo fare un esempio sulle miglione del servizio, in termini di linee, ad esempio, se ci troviamo in Galileo Ferraris, che scendiamo da una linea come la 3 e 83 su piazza Galileo Ferraris, poi dovendo andare nella zona di Campi dobbiamo prendere un totale di quattro linee, quindi dobbiamo fare quattro cambi, l'82, la 18, la 63, invece nella situazione dei quattro assi, a progetto, noi avremo un collegamento diretto di tutta un'area, molto lunga, che attraversa il centro e arriva direttamente alla zona di Campi, questa è cosa voluta anche per dare un servizio ad una zona che è molto popolosa, anche dal punto di vista di insediamenti industriali, quindi si arriva fino alla pressa, quindi salendo su un mezzo, evitando di scendere, praticamente si riesce a coprire una distanza molto grande, da un estremo all'altro della città, poi con i vari collegamenti si può collegare alla metro, oppure agli autobus, oppure alla linea ferroviaria.

Come logistica abbiamo, come diceva l'Assessore, degli interventi significativi nella zona di Gavette, quindi con la copertura parziale per il rimessaggio e la nuova officina, l'area del Tigullio con il parcheggio di interscambio e qua il discorso è l'analisi tecnica di alternativa allo stadio Carlini per la parte di deposito mezzi, la ristrutturazione totale della rimessa di Staglieno, per il deposito dei mezzi e il parcheggio di interscambio, da oltre 500 posti, sempre a Staglieno, in corrispondenza dell'uscita di Genova Est, l'ultimo intervento sulla logistica è a San Pier d'Arena, con una nuova officina mezzi e rimessaggio mezzi, quindi la copertura di San Pier d'Arena. Ci sono, in totale, quattro depositi oggetti di intervento e due interscambi di parcheggi.

Quanto al dettaglio di queste di queste rimesse, Gavette si trova in via Piacenza, ha una superficie lorda di 17.880 metri quadrati scoperti e un rimessaggio che può ospitare 193 bus, dei quali 54 a 18 metri. L'intervento prevede il rifacimento della copertura, un tamponamento laterale parziale dell'area di rimessaggio e un



COMUNE DI GENOVA

avviamento della zona, attrezzata ad officina, della rimessa di Gavette. La realizzazione della copertura permetterà il miglioramento di tutta l'area circostante della rimessa, quindi ci sarà la possibilità di avere un ampliamento dello spazio a disposizione della zona scolastica, sovrastante la rimessa e l'inserimento di impianti fotovoltaici, per la produzione di energia elettrica, in generale, una migliona dell'ambiente, visto che andremo a dismettere degli autobus a motore termico, quindi fortemente inquinante, sia dal punto di vista delle polveri, sia dal punto di vista dell'inquinamento acustico, quindi una migliona totale della zona.

L'area nel Tigullio, stiamo parlando di via delle Campanule, di Nervi, avremo questo grosso parcheggio di scambio, 200 posti auto, è in parte sotterrato, quindi nella parte sovrastante c'è una sistemazione a verde e di impianti sportivi, invece sotto i parcheggi, che consentiranno a chi arriva, anche in autostrada o da corso Europa, di lasciare il mezzo privato per salire sul mezzo pubblico.

Il deposito più grande che abbiamo e che sarà completamente ristrutturato, è deposito di Staglieno, via Vecchia, qui abbiamo un rimessaggio di 97 bus e la manutenzione, addirittura, di 245 mezzi, quindi abbiamo un parcheggio di interscambio a tre livelli, vedete sulla destra, che andrà a ospitare 700 posti auto, stiamo parlando di numeri molto consistenti e un collegamento molto vicino all'area dell'uscita autostradale di Genova Est, senza considerare tutto il bacino di utenze, di un'area molto popolosa, della Val Bisagno.

L'intervento di San Pier d'Arena, con una superficie lorda di 13 mila metri quadrati, prevede il rifacimento dell'attuale copertura, che in questo momento è abbastanza in scadenti condizioni e prevede un adeguamento della parte di rimessa, per adibirla ad officina per 145 mezzi elettrici.

Come mezzi andremo a vedere una grande migliona del servizio, perché sono dei nuovi mezzi e si parla di 145 nuovi mezzi, totalmente elettrici, sono mezzi grandi, stiamo parlando di 18 metri e 24 metri, ognuno di questi portano 140 passeggeri a bordo, un numero di utenti considerevole, sono mezzi che saranno, chiaramente, comprati nei prossimi 2 - 3 anni, quindi avranno il massimo livello di tecnologia, anche a livello di comfort e sicurezza per gli autisti, con delle cabine separate dai passeggeri, telecamere a bordo, anche sul tetto, per monitorare la sede stradale, schermi all'interno per indicare a chiunque, anche a persone con disabilità, dove si trovano, eccetera e avremo una migliore condizione di lavoro degli autisti dei nostri mezzi, con l'aumento dei servizi igienici, dedicati ai capilinea, che saranno completamente rinnovati e ristrutturati.

In questo momento, nel progetto, siamo, come diceva anche l'Assessore Campora, alla progettazione definitiva, che è stata giudicata un raggruppamento molto importante, Italferr non è una società piccola, stiamo parlando di una società che opera in tutto il mondo, quindi all'avanguardia anche per i sistemi di progettazione più moderni, questa progettazione è in avanzamento in questi giorni, sta studiando tutte le miglioni sul percorso e sulla logistica, oltre che a sviluppare tutti gli elaborati tecnici, che serviranno nella fase di gara per l'appalto della progettazione esecutiva e di esecuzione dei lavori.



COMUNE DI GENOVA

La progettazione si completerà agli inizi di agosto, nel frattempo, in questo momento, sono in corso i sondaggi di geotecniche, geognostiche e idrauliche, soprattutto nell'area della Val Bisagno.

La progettazione è coordinata da un'attività di project management, perché noi abbiamo fortemente voluto, in questo progetto, non solo una direzione lavori, ma un project management a tutto tondo, che seguisse la fase di progettazione e la coordinate anche nelle fasi iniziali, per andare ad intervenire, eventualmente, su scelte progettuali, che dopo possono dare degli impatti, a livello anche di risparmio dei tempi o dei costi, quindi il project management, nella fase iniziale, è molto importante, perché è chiaro che molte cose si possono progettare in molti modi, però ce n'è uno che fa risparmiare tempi e costi rispetto a un altro, quindi il PMO è fondamentale, è stato aggiudicato da una società che ha già curato e ha messo in pratica delle migliorie, delle ottimizzazioni, anche sul Ponte Morandi, quindi nella ricostruzione, quello che viene definito modello Genova, è la società guidata da Rina, e quindi l'abbiamo identificata e stiamo in progress, ci sta aiutando anche per la stesura dei documenti di gara dell'appalto integrato e del general contractor, quindi l'abbiamo subito messo in pista come un'estensione del nostro ufficio di lavoro.

È in progress anche l'aggiudicazione del verificatore, colui che dovrà verificare la progettazione definitiva e la progettazione esecutiva, dal punto di vista normativo, la società che ha vinto è già stata identificata, è stata già identificata dalla Commissione di gara ed è in fase di aggiudicazione.

I prossimi passi sono quelli di fare ai documenti di gara per la parte esecutiva ed esecuzione dei lavori, quindi progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori, che contiamo di far uscire già in autunno di quest'anno, in modo tale che si possa aggiudicare e far partire i primi cantieri, se siamo molto bravi, alla fine del 2021.

Come diceva l'Assessore, è in fase molto avanzata di discussione con il Ministero, la possibilità di switchare da filobus a opportunity flash charging perché c'è stata questa apertura da parte del Ministero. Di recente, anche un altro Comune, il Comune di Vicenza, dove la gara era stata assegnata per la fornitura di 16 filobus, è riuscito a passare da questa tecnologia, da filobus a bus elettrici, perché la tecnologia si sta evolvendo in questa direzione, sta facendo passi da gigante, l'opportunity flash charging, immagino che voi lo possiate percepire anche a livello di macchine elettriche, le batterie sono sempre più piccole, sono sempre più efficienti, si ricaricano in maniera sempre più veloce, ormai si parla di secondi, quindi anche le città europee più grandi, stanno andando in questa direzione, abbiamo avuto dal Ministero, un'apertura e l'abbiamo colta al volo, nel senso che abbiamo fatto la nostra proposta tecnica, il Ministero la sta vagliando, va considerata come una miglioria e una positività.

Qua ci sono alcuni dati tecnici di che cosa fa l'opportunity flash charging, stiamo sempre parlando di mezzi elettrici, perché anche i filobus sono mezzi elettrici, quindi non cambia niente dal punto di vista della tecnologia, è sempre green, abbiamo però una ricarica, in particolar modo del flash, ultra veloce, con un massimo di 20 secondi, solo in alcune fermate c'è la richiesta di una particolare



COMUNE DI GENOVA

struttura che fa ricarica, in un asse stiamo parlando di uno, massimo due, punti di ricarica, ogni 20 - 25 km, quindi di impatto minimo, invece una ricarica un pochino più lunga, si parla comunque di pochi minuti, al capolinea. Il riassunto di dove avvengono le ricariche, quindi possono essere al capolinea, possono essere lungo la linea e nel deposito.

Perché migliorativa? Senza andare nel tecnico delle caratteristiche, in Watt, di queste batterie, il sistema di connessione è il più veloce al mondo, abbiamo una maggiore sicurezza, evitando i rischi di folgorazione dell'arco elettrico, abbiamo un addio di quello che abbiamo chiamato effetto ragnatela, cioè non avremo più nessuna linea sospesa aerea, che potrebbe dare anche un impatto sgradevole, in particolare nelle zone sensibili della città, abbiamo verificato, con i tecnici, anche in soluzioni di estremo disagio e stress della linea, per esempio, qualcosa per cui si blocca totalmente il traffico cittadino, si garantiscono sempre i livelli di batteria molto alti, superiori al 50%, quindi la frequenza è prevista, è compatibile, con quella studiata negli assi di forza.

Le batterie sono molto piccole, sarebbero posizionate sul tetto di questi autobus, sono sempre autobus delle stesse caratteristiche all'interno, quindi il numero di passeggeri a bordo sarebbe esattamente lo stesso, quindi sono posizionate sul tetto, c'è una riduzione, come dicevo, a livello paesaggistico, dell'impatto visivo sul territorio e senza sbilanciarci troppo, anche un beneficio in termini di risparmio, non considerate come oro colato quello che vi dico, ma stiamo parlando di circa 30 milioni di euro di risparmio, che potrebbero essere utilizzati per la città, per essere rivestito e migliorare qualcos'altro, come la tecnologia mass, oppure avere un numero di mezzi superiore, oppure andare nella direzione di avere una migliona della tecnologia a livello di smartphone, eccetera, per avere delle soluzioni tecnologiche sempre più all'avanguardia.

È sempre una tecnologia green, a zero emissione e potrebbe dare una riduzione anche dei tempi di realizzazione dell'opera, perché tutta la linea infrastrutturale, aerea eccetera, sarebbe evitata, avremo solamente delle zone puntuali di ricarica dei mezzi, che sono elettrici, quindi potremmo anche pensare a una messa in servizio parziale dei lavori, senza aspettare che tutta la rete sia collegata, una volta che una zona, un'area della città, noi abbiamo comprato questi mezzi, è stata fatta la corsia riservata protetta e ci sono i punti di ricarica, potrebbe andare subito in servizio, quindi potremo risparmiare molti mesi di installazione e di realizzazione. Questo è il quadro generale di questo progetto, è un progetto molto grande e molto ambizioso, che sono orgoglioso di poter presentare e gestire, ci stiamo battendo, come vuole il Sindaco e ci sprona a fare, a correre, però facendo le cose bene, senza fretta, ma a correre, perché dobbiamo dare un servizio per i cittadini.

Aggiungo solo che, rispetto a quanto vedete, ci sarà il quinto asse, l'asse della Val Polcevera, che è stato presentato di recente in una COL del Ministero, il 15 di gennaio, insieme ad altri progetti, che forse voi sapete, come lo Sky Tram, ai prolungamenti della metro e alla monorotaia di Erzelli, questo va a chiudere il cerchio, completare la visione della nuova Genova, una città dove, si spera, che i



COMUNE DI GENOVA

mezzi pubblici la facciano da padrone su quelli privati, come le grandi capitali europee, in una direzione del futuro dove si ha tutto sicuro, veloce e sostenibile. Lascio la parola all'Assessore Campora, se vuole raggiungere qualcosa. Vi ringrazio.

ROSSI - Presidente
Grazie a lei.
Prego, Assessore.

CAMPORA – Assessore Mobilità

Questa è una rappresentazione di quello che è il progetto quattro assi, un progetto complesso, nella progettazione definitiva, sembra individuare anche quelle che saranno le fasi di progetto, perché come potete immaginare, occorre che le fasi di progetto siano legate all'inizio dei cantieri, stabilendo, questo si deciderà più avanti, qual è l'asse de cui si inizia, sapendo che andando a riqualificare delle rimesse, occorrerà riqualificarle, costruirle e trovare anche lo spazio per i mezzi, quindi è un progetto complesso, che però punta ad avere un trasporto pubblico locale, che vada a coprire tutta la città, che si integri con la metro e quindi con i prolungamenti in atto e col prolungamento, su cui è chiesto il finanziamento, per Canepari – Pallavicini, quindi la Val Polcevera, di fatto è l'unica valle interne che corre del servizio della metropolitana, però nel fare questo abbiamo voluto, nell'ultima COL di gennaio, presentare anche un progetto elettrificazione del trasporto pubblico locale, su tutta la Val Polcevera, quindi da Pontedecimo verso la Fiumara, proprio per completare questa figura di Pi greco rovesciato, simbolica figurativa che va a rappresentare bene quello che è lo schema del trasporto pubblico locale.

Credo sia anche presente, Presidente, AMT, eventualmente se vogliono integrare.

ROSSI - Presidente
Certo, prego.

BELTRAMI – Presidente AMT

Buongiorno.

Sono Beltrami, direi che ho poco da aggiungere alla relazione che ha fatto l'ingegnere Pitossi.

È un progetto sfidante, che osserviamo con attenzione, al quale abbiamo contribuito, sarà molto complessa la gestione del transitorio, quindi il passaggio dall'attuale servizio al futuro servizio e, come diceva l'Assessore Campora, alcuni particolari verranno definiti proprio nella progettazione esecutiva, anche le priorità sugli assi, perché, cito ad esempio, il problema delle rimesse, nel momento in cui verranno fatte le rimesse, dovremo trovare delle soluzioni transitorie, per ospitare tutti i mezzi che non potranno stare in quella rimessa.

Torna dire che è un progetto che rappresenta veramente una svolta per la città, come AMT, abbiamo una squadra dedicata che lavora, con il Comune, a supporto



COMUNE DI GENOVA

del progetto, quindi non vediamo criticità, vediamo solo una serie di difficoltà, che siamo pronti ad affrontare e risolvere.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Chiedo agli auditi, che sono collegati, se vogliono intervenire, di utilizzare la chat di prenotazione, se c'è il primo gli do immediatamente la parola.

I sindacati che sono invitati vogliono intervenire?

Dottor Fano, prego.

FANO – Faisa Cital

Il progetto noi lo conosciamo e lo sposiamo, anche perché lo abbiamo veicolato scrivendo anche al Ministero, lo riteniamo un'opportunità per la città.

Come dicevano entrambi prima, il periodo transitorio sarà molto difficile, perché, fino a ora, abbiamo valutato, esclusivamente, quello che sono i quattro assi fondamentali sui quali si svilupperà la rete, successivamente ci sarà tutto il discorso delle linee di adduzione, un discorso estremamente importante, perché impatta direttamente sia sulla gestione del trasporto da parte della città, sia sulle condizioni di lavoro dei dipendenti.

Mi fa piacere notare che sia stato citato discorso della progettazione dei bagni, perché, per noi, non era un argomento secondario, in un momento come questo, nel quale si va a riqualificare una serie di strutture ed è determinante che venga inserita, al pari della ristrutturazione delle rimesse, perché i luoghi di lavoro attuali, degli operatori della manutenzione di AMT, non sono proprio il massimo, per quello che è un'attività manutentiva, sviluppando queste nuove attività, si dovrebbe consentire una ristrutturazione, che adegui la possibilità degli operatori di lavorare in sicurezza e di lavorare meglio.

La cosa che ci preoccupa è il periodo transitorio, nel senso che, tutta questa progettazione, per tradursi in effettività, avrà bisogno di una serie di accordi sindacali a riguardo, cito uno su tutti, i posti di cambio sono materia contrattuale, vi prego, non arriviamo all'ultimo a fare le cose che riguardano la vita dei lavoratori, perché altrimenti le disponibilità, nella gestione di quelle situazioni, sarà inversamente proporzionale al tempo dell'attesa, ve lo dico così.

Per chiudere rapidamente, riteniamo il progetto una cosa importante, che serve sia ai lavoratori che alla città, però il coinvolgimento di tutti è determinante, per la buona riuscita del progetto.

Mi riservo di fare altre dichiarazioni successivamente.

ROSSI - Presidente

Altri auditi che vogliono intervenire

Pugliese, prego.

PUGLIESE - CISL



COMUNE DI GENOVA

Innanzitutto grazie a tutti, grazie all'ingegnere Pitossi, per la puntuale presentazione sul progetto, è un progetto che la nostra città aspetta da almeno 35 anni, speriamo che sia la volta buona, in quanto c'è anche una grossa parte economica, che io, come organizzazione sindacale, in qualche maniera, ho anche contribuito, quindi ben venga questa strategia per il trasporto del futuro.

La cosa un po' preoccupante, per quanto riguarda i depositi nella fase transitoria, come si diceva prima, questa è una questione da gestire in modo particolare, penso, anche sulle rimesse che sono più toccate direttamente, intendo quella di Staglieno e della Val Bisagno, non ho capito bene il progetto sulla rimessa di San Pier d'Arena, come si intende gestire, proseguire e fare dei lavori, anche le tempistiche, perché utilizzare quella rimessa, per parecchi mesi, secondo me potrebbe creare dei problemi in futuro.

Una cosa che mi sembra, mi sarà sfuggita, che non è stata toccata la rimessa del Ponente, in quanto c'è, anche lì, una fase abbastanza avanzata dei lavori, mi riferisco a quella di Cornigliano, per quanto riguarda la parte elettrica, quindi volevo capire se fa parte in uno step successivo, questa magari è una domanda per l'Assessore, che in questo momento magari è accantonata leggermente, rispetto quella lì.

Poi ci sono una serie di situazioni che dobbiamo studiare, come organizzazione sindacale, insieme all'Amministrazione, insieme all'azienda, i posti di cambio vanno bene, perché bisogna, in qualche maniera, concertare qualche cosa con l'azienda.

Una cosa che dobbiamo gestire in modo particolare, una questione che riguarda i bisogni fisiologici del nostro operatore, sia maschile che femminile, quindi penso che sarà un ragionamento che faremo un po' con l'azienda, ma cominciare a tenere in considerazione anche queste fasi.

È positivo che a ogni step, a ogni fase di lavoro, già si può cominciare ad operare, questo ritengo che sia una cosa positiva, ovviamente non mi addentro molto di più, perché alcune questioni, mi sembra aver capito, che sono ancora in fase di sperimentazione, per quanto riguarda la nuova rimessa del Gaslini, se sarà tenuta in considerazione, oppure se si andrà avanti sempre sull'area che avevano indicato prima, quella delle Campanule.

Mi fermerei, perché, onestamente, ad andare nel tecnico rischierei di dire delle cose inesatte.

Vi ringrazio e buon lavoro a tutti.

ROSSI - Presidente

Lascio la parola ad Andrea Gamba di CGIL, prego.

GAMBA - CGL

Buongiorno, grazie, Presidente.

Come ho detto anche lunedì scorso, per quanto concerne alla questione della mobilità sostenibile, c'è un problema di metodo, lo ribadisco, sono noioso, secondo me è indispensabile come si arriva alla piena attuazione di un piano,



COMUNE DI GENOVA

anche così complesso, cioè il metodo di condivisione con tutti i soggetti, portatori di interesse, in eguale caso con l'organizzazione sindacale, perché questo è un progetto importante per la città, è progetto che non ci dobbiamo far sfuggire, ma deve essere realizzato nel miglior modo possibile, proprio partendo dalla condivisione con le organizzazioni sindacali, almeno per quanto ci interessa, per la cantierizzazione dei quattro assi, con le problematiche che diceva prima Presidente di AMT e quanto dicevano prima i colleghi anche, perché cercare le soluzioni per arrivare al rifacimento delle rimesse già esistenti, credo che sia uno dei problemi maggiori che dovremo affrontare.

Per quanto riguarda il metodo, cercare un percorso che possa coinvolgere tutti i suoi soggetti nelle scelte, è chiaro che le scelte le fa l'Amministrazione, noi possiamo andare un contributo utile per migliorare alcuni aspetti, alcuni dettagli.

Per quanto mi riguarda, come organizzazione sindacale, poco importa, la dico così brutalmente, quale tipo di mezzo, cioè se il filobus che ancora oggi è presente sul progetto che è stato presentato dall'Assessore, quindi dalla Giunta, o se un altro tipo di mezzo, un mezzo più ecologico, più innovativo, cioè un mezzo elettrico, questo è poco importante o comunque, sicuramente, dal punto di vista tecnologico, usare un mezzo più modulare, quindi più facilmente utilizzabile sulla rete, come il mezzo elettrico, più innovativo, è sicuramente positivo, ma quello che a noi interessa è il mantenimento degli assi protetti, che è veramente il salto di qualità che potrebbe esserci sul trasporto pubblico locale.

Non vorremmo trovarci nella condizione in cui non si utilizza più il filobus, ma si utilizza il mezzo elettrico, essendo più modulare il mezzo elettrico, si ritarda la creazione degli assi portanti, credo che i tempi devono essere molto contingente, cioè si devono fare prima le infrastrutture e poi apprezzarle con i mezzi elettrici, quindi le infrastrutture, diciamo il 70% dei quasi 100 km delle corsie gialle, devono essere realizzate e non devono essere spostate nel tempo, altrimenti non si crea un vero progetto innovativo, quindi va bene anche un cambiamento delle tipologie di mezzi, ma sicuramente il mantenimento degli assi protetti.

La seconda questione è che non vorremmo trovarci in una situazione dove ci siano rotture di carico, quindi un aumento delle rotture di carico, che non è detto che siano sempre negative, se fatte in modo intelligente possono portare miglioramenti al sistema, ma se questo è aggiunto ad un taglio dei chilometri che fino a oggi vengono riprodotti dalla rete AMT, questo potrebbe creare un peggioramento del servizio.

L'ultima cosa sul servizio. Non è stato dettagliato, su alcuni documenti che abbiamo potuto esaminare in precedenza, rispetto ad una parziale revisione della rete, perché non riguarda solo i quattro assi, ma anche alcune linee che oggi sono presenti sul territorio genovese, crediamo che ci siano delle criticità, a Ponente, con l'1, non so se venga confermato il capolinea a Sulfuree, se fosse così, naturalmente, si creerebbe un peggioramento del servizio sul Ponente, che non avrebbero una rottura di carico, ma addirittura tre, per alcuni residenti, sulla 35 anche lì, c'è un problema, si dovrebbe, in qualche modo, recuperare quella tipologia di linea, sicuramente l'hub di Galileo Ferraris è positivo, ma credo che



COMUNE DI GENOVA

non ci si possa permettere il taglio della linea 47, la parte di Sturla, anche lì, credo che bisognerebbe rivedere il tipo di progetto, perché si potrebbe peggiorare le condizioni del servizio.

Detto questo, siamo attenti a tutte le modifiche, siamo attenti a questo progetto innovativo, nel tempo ne abbiamo visti passare tanti, abbiamo visto corso Sardegna un po' di volte, negli ultimi dieci anni, ci sono sempre stati dei problemi, sia dovuti alla presenza di alcune attività che ci sono in loco, alla questione dei parcheggi e soprattutto alla questione ecologica, con la questione delle potature del verde su quel boulevard.

Nel complesso, come vedete, come hanno detto i colleghi, siamo stati quelli che hanno chiesto, naturalmente, che si andasse avanti, abbiamo sfidato la Giunta, affinché portasse a termine questo tipo di progetto, perché può portare, se è fatto bene, positività.

Ringrazio ancora tutti.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Servetto, UIL, prego.

INTERVENTO

Scusate, ma sono solo io che sento come se parlasse da dentro una caverna?

ROSSI - Presidente

Stavo verificando anche io, suggerirei di disconnettersi un attimo e di ricollegarsi, recuperiamo l'intervento dell'udito dopo.

GRASSO – Centro Est

Presidente Rossi, mi perdoni, sono Grasso, in sostituzione del Presidente Carratù, sono stato collegato finora, ma può essere che a breve mi debba scollegare, volevo solo darne comunicazione all'Aula e a lei.

ROSSI - Presidente

Va bene, grazie.

Firpo, UGL, prego.

FIRPO - UGL

Buongiorno a tutti, buongiorno, Presidente.

Intanto volevo fare un ringraziamento per la relazione, per la presentazione, molto precisa e molto dettagliata.

Entriamo un po' in quello che ha sempre chiesto la nostra organizzazione, da anni. Prima, ho sentito parlare di rotture di carico e bene, l'unico mezzo, purtroppo non è stato preso in considerazione per vari motivi, ma l'unico mezzo attuale che garantiva l'eliminazione delle rotture di carico era il prolungamento, ove



COMUNE DI GENOVA

possibile, della metropolitana, oltre le rotture di carico avevamo, a differenza, ad esempio, di chi chiedeva la reintroduzione dei tram, un'officina già presente e la conoscenza dei manutentori del mezzo, della metropolitana, dei treni, quindi anche la possibilità di ampliare un servizio, ricordo, che la metropolitana di Genova è abbastanza tipica, tutte le metropolitane europee partono da periferia a periferia, noi partiamo dal centro, da Brignole e arriviamo a Brin, ci saranno, ovviamente, vari prolungamenti da una parte e dall'altra, però noi continuiamo ad auspicare per il futuro, se sarà possibile, se ci sarà la disponibilità economica e quant'altro, il prolungamento, il più possibile, della metropolitana.

Passiamo a quello che è il progetto attuale, quello che è in via di omologazione, anche per il discorso, mi pare che siamo a buon punto, per una sostituzione con i bus elettrici al posto dei filobus, vedremo come finirà, se ci saranno le autorizzazioni.

Vorrei addentrarmi, su quello che è già stato detto dal relatore, quindi il famoso 70% di corsia propria, qui tocco un punto dolente, che sicuramente non farà piacere a molti che stanno sentendo il mio intervento, però ribadisco che per garantire la priorità al servizio pubblico, in questo caso ai quattro assi, per evitare interferenze, per evitare anche possibilità di incidenti, sarebbe opportuno, ripeto, su tutto il percorso, avere la cordolatura, tipo San Martino, perché dobbiamo assolutamente evitare che motociclisti, ciclisti e monopattini, disgraziatamente, finiscano nelle corsie protette, perché sarebbe veramente un macello, quindi questa è una cosa che vogliamo chiedere, come organizzazione, all'Amministrazione.

L'altra, è già stato detto e ridetto, abbiamo bisogno della cabina dell'autista completamente chiusa, quindi con porta dedicata, per evitare le situazioni che purtroppo, come sapete, sono le aggressioni, sono le situazioni spiacevoli, che capitano al nostro personale, a maggior ragione su tragitti come questi, che sono tragitti ambiziosi, che vogliono dare un servizio ottimale al popolo genovese, credo che sia indispensabile.

Ripeto, per il resto vedremo, per quanto riguarda il discorso delle tempistiche, è già stato detto anche da Andrea Gamba, la storia di corso Sardegna, dei corridoi di qualità e quant'altro, è una storia lunga, speriamo, per ora mi limito all'area di corso Sardegna, che si riesca ad ottimizzare e a fare in modo e maniera che l'entrata, il completamento dei quattro assi, sia almeno all'inizio del 2026, speriamo che non ci siano ostacoli.

Mi fermo qua, per non togliere spazio agli altri interventi.

Buon proseguimento a tutti per la riunione, veramente molto interessante
Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Proviamo a recuperare l'intervento della Servetto, di UIL, prego.

SERVETTO - UIL



COMUNE DI GENOVA

Buongiorno a tutti.

Vi ringrazio per l'audizione.

In quest'occasione rappresento anche il collega della categoria che non è potuto essere presente per vari impegni.

Questo progetto non possiamo che vederlo positivamente, in quanto porta a delle migliorie, sia per il trasporto pubblico locale genovese, sia per l'azienda che lo sta attualmente svolgendo e anche per i lavoratori, ovviamente.

Un progetto che è molto ambizioso e mette molte risorse in campo, proprio per questo, a nostro parere, va attenzionato costantemente, anche in corso d'opera, affinché non ci siano dei disagi, perché come abbiamo visto, come ho notato dal progetto, ci sono anche delle modifiche dell'assetto di alcune strade cittadine, perciò avrà un impatto, oltre che sull'utenza, anche sulla cittadinanza in generale, per questo chiediamo di avere un costante confronto in corso d'opera, se più avanti ci saranno delle criticità, saremo pronti al confronto immediatamente, anche perché, come ha detto anche il Presidente Beltrami, la fase transitoria sarà una fase molto delicata, che andrà gestita al meglio, in modo tale che impatti il meno possibile, sia sui lavoratori, sia sulla cittadinanza.

Non ho da dire altro, anche perché i miei colleghi che sono più nel merito, hanno espresso benissimo quali sono le altre criticità.

Grazie a tutti.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Mi risulta prenotato Cenzuales, prego.

CENZUALES – Associazione Mobilità Genova

Buongiorno.

Intervengo velocemente per informare, chi non lo sappia, che è la mia associazione, insieme a Legambiente Italia, ha presentato un ricorso contro la decisione del Ministero, di approvare questo progetto.

Presentare ricorsi non è mai una cosa bella, perché sono distruttivi, tendono a non proporre delle alternative, bisogna solamente dire perché una cosa non va, sicuramente la volontà di presentare il ricorso non è perché riteniamo che le cose, come oggi, siano valide per gli utenti, né per i lavoratori, né per la città nel suo complesso, quindi il dato positivo è che il Governo ha deciso di finanziare al 100% gli interventi a favore del trasporto pubblico, dato negativo è che l'Amministrazione Comunale Genovese ha deciso di chiedere soldi per un progetto sbagliato, che noi temiamo porterà a un depotenziamento complessivo dello spostamento pubblico della nostra città, avremo degli autobus belli, nuovi, moderni, che si migliorano le fermate siamo molto contenti, lo chiediamo da 25 anni e la vicenda Cemusa, per chi se la ricorda, non è certo un esempio di fermata moderna.

Dico velocemente che c'è questo ricorso al TAR, che durante l'estate vedrà l'udienza.



COMUNE DI GENOVA

Riconosciamo in questo progetto un aspetto valido, che è quello della definizione di nuovi chilometri di corsia gialla, come l'Assessore Campora sa, abbiamo chiesto, un anno fa, di anticipare la parte importante, fondamentale e assolutamente condivisibile del progetto, quindi di tracciare le corsie gialle, ove possibile, senza dover, ovviamente, intervenire sulla geometria dei marciapiedi o quant'altro, ma dove possibile, in modo da, se quello che dice il Comune, negli atti, è vero, offrirà il 15% in più di servizio alla cittadina, senza aggravii di costi ulteriori, questa cosa, purtroppo, non la stiamo vedendo, con motivazioni che sono state dette, che sono di opportunità politica, che non riusciamo a comprendere, se si vuole investire sul trasporto pubblico, lo si faccia da subito dove si può, non capiamo perché non lo si faccia subito, a parte il periodo Covid, da cui stiamo uscendo, fortunatamente.

Siamo abbastanza tranquilli rispetto agli esiti del ricorso, non tanto per le questioni giuridiche, che sono sempre opinabili, dipendono da molti fattori, ma dal punto di vista tecnico è acclarato che il Comune di Genova abbia fatto uno studio trasportistico che non regge, lo dice lo stesso Ministero in una documentazione, che abbiamo dovuto estorcere con un altro ricorso al TAR, quindi abbiamo fatto due ricorsi, perché il Ministero non forniva la documentazione, in cui diceva il perché aveva approvato questo progetto, avevamo presentato ricorso perché era chiaramente evidente che non c'erano le basi per approvare il progetto, dal punto di vista tecnico trasportistico.

Abbiamo così scoperto che, come avevamo anche noi evidenziato, nelle nostre osservazioni fatte prima dell'approvazione, che lo stesso Ministero dice che i numeri, presentati dal Comune di Genova, non erano adeguati, nel senso che era stata indicata una capienza delle vetture, gonfiando la capienza delle vetture, questa cosa è scritta dal Ministero, che evidenzia come 5 linee su 7, durante le ore di punta, sono già sature, qui viene la motivazione fondamentale della nostra preoccupazione, che ci ha portato a un passo così estremo come il ricorso.

L'indice d'interscambio aumentata in modo significativo, ma aumenta ancora di più l'indice di affollamento, che aumenta di 15 punti percentuali assoluti, quindi avremo, come dice il Ministero, 5 linee su 7 già sature, con le vetture da 18 metri.

È ovvio che un sistema che si basa sulle rotture di cariche non giustificate, come utilità per l'utenza, in cui passi da un autobus pieno ad un altro autobus pieno, in cui forse non riuscirai a salire, perché sarà troppo pieno o dovrai schiacciarti dentro, questo non è un sistema che agevola l'utilizzo del trasporto pubblico, ci saranno meno persone che useranno il trasporto pubblico e che si orienteranno ad altri mezzi per spostarsi, quindi il trasporto pubblico, nella nostra città, con questo progetto, diventerà marginale, ancor più di quello che è oggi, cosa che, ovviamente, non vogliamo ed è per questo che abbiamo presentato il ricorso.

Ci sono moltissimi altri punti, abbiamo scritto 50 pagine di osservazioni, di critiche, al progetto, quindi non posso entrare nel merito di tutti i punti, che abbiamo trovato, che non andavano bene, abbiamo evidenziato le cose più preoccupanti, rispetto a questo progetto.



COMUNE DI GENOVA

Sentivo l'amico Gamba che parlava di protezione, ma anche l'amico Firpo, una delle ambiguità presenti nel progetto è che i termini protette e riservate vengono usati come sinonimi, cosa che ovviamente non è, viene usato protetto ove possibile, protetto con telecamere, con i varchi elettronici che già conosciamo, che garantiscono nell'arco della vista della telecamera, sappiamo che, da letteratura scientifica, che se non c'è la corsia veramente protetta, garantire frequenze sotto i 4 minuti è praticamente impossibile, quindi anche la regolarità del servizio ce la giochiamo, se non abbiamo questo tipo di garanzia, cosa che nel progetto, presentato al Ministero, non è presente.

D'altra parte abbiamo fatto i conti, rispetto all'inquinamento prodotto dal sistema della mobilità nel suo complesso, anche qua il Comune di Genova ci ha provato, perché ha fatto un'analisi ambientale, basandosi solo sul sistema del trasporto pubblico, in cui è ovvio che se cambio la vettura a gasolio, anche abbastanza vecchiotte e metto delle vetture nuove ed elettriche, ci sarà un abbattimento radicale della produzione, ad esempio di CO2, perché l'analisi ambientale che hanno fatto era solo sulla CO2, non sugli altri inquinanti, noi abbiamo cercato di farla sul compenso della mobilità, abbiamo visto che questo investimento di mezzo miliardo di euro, più o meno, porterà ad un abbattimento tra l'1 - 2% della CO2 prodotta dalla città di Genova, nell'ambito della mobilità, il che ci sembra molto al di sotto di quello che bisognerebbe fare, ma è anche un chiaro indicatore che questo sistema non cambierà la mobilità nella nostra città. Questi numeri ottimistici, presentati dallo studio del Comune di Genova, noi, che siamo un po' più pessimisti, pensiamo che aumenterà la CO2 prodotta dalla città di Genova, per i motivi che dicevo prima.

Per concludere, chiedo, visto che c'è anche l'ingegnere Pitossi, che cambi l'approccio dell'Amministrazione Comunale, compreso l'Assessore Campora, concedano ai cittadini la possibilità di sapere cosa sta facendo l'Amministrazione Comunale, perché abbiamo fatto un accesso civico per avere i dati del nuovo bando, quello dello Sky Tram, del prolungamento della metropolitana e del BRT per la Val Polcevera, ma il Comune di Genova ha negato l'accesso civico, perché non prodotto quanto da noi richiesto, nella pratica nessuno di noi qua dentro, forse solo l'ingegnere Pitossi, conosce nei particolari Sky Tram, BRT e quant'altro, perché è uscita la velina su un organo di informazione genovese, ma per il resto non si sa nulla di quello che è stato presentato, chiedo qua, davanti al Consiglio Comunale, un minimo di trasparenza, di non obbligare i cittadini a presentare un ennesimo ricorso, per avere informazioni, su quello che il Comune sta pensando di fare.

Infine, ribadisco, applichiamo la parte del progetto, assolutamente condivisibile, che è quella dell'aumento delle corsie riservate, decisamente meglio se protette con cordoli, come diceva l'amico Firpo, perché, come succede in alcune strade genovesi, la vernice gialla dopo un po' scompare e ci vuole un po' di tempo perché venga rimessa, se si fa un intervento strutturato e definitivo, questo dal segno che questa Amministrazione crede veramente in quello che dice.



COMUNE DI GENOVA

Un ultimo accenno lo faccio sui bus elettrici, abbiamo fatto un po' di studi in giro, esistono casi, in Svizzera e in Francia, di interventi sperimentali, con boost a batteria a carica veloce, vengono impiegati su linee centrali semplici, tipo il collegamento dell'aeroporto, con il centro città, qualcosa del genere, da normativa italiana gli autobus a batteria hanno una perdita del 15 – 20% dell'utenza trasportabile, per questioni di massa a pieno carico, c'è un decreto del 2019, quindi abbastanza recente, con i bus a batteria avremo ancorché l'ingegnere Pitossi abbia detto esattamente l'opposto, magari potremo avere una discussione su questo, semmai il Comune volesse entrare e collaborare con la cittadinanza, ma il decreto italiano dice cose diverse, magari ci sbagliamo e non sappiamo.

Sul sito dell'azienda di trasporti di Basilea è chiaramente scritto che la questione di bus a batteria, si vuole investire più sul servizio o più sulla visione elettrica, come se la visione elettrica fosse una cosa da contrapporre, perché dopo sette anni di vita bisogna cambiare le batterie, una batteria costa 100.000 euro, insomma, ci sono una serie di considerazioni da fare su questo tipo di scelta, che facilita la vita, ovviamente, all'Amministratore, perché non ci sono cantieri in città, ma dal punto di vista del servizio di trasporto pubblico non si ha nessun tipo di miglioramento complessivo, bisogna fare degli approfondimenti, delle discussioni tecniche un po' più precise, attente, che non sono, ovviamente, compito solo del Consiglio Comunale, ma se il Comune di Genova non fornisce la documentazione, alla fine ci sono solamente gli atti estremi, che non sono quelli auspicabili.

Per chi, nel Consiglio Comunale, è stato attento, negli anni, personalmente mi sono fatto diverse Commissioni sul PUMS, gli spazi per chiedere la collaborazione ci sono, se uno vuole chiederla, dateci questa documentazione e siate disponibili ad un confronto tecnico sulle cose che proponete, perché altrimenti rimaniamo appesi a parole o articoli che escono sui giornali, non si fa molta strada.

Ringrazio per l'attenzione.

ROSSI - Presidente

Rimassa, di USB, prego.

RIMASSA - USB

Buongiorno a tutti.

Un intervento molto breve.

Prendiamo atto dei progetti presentati, presentando delle preoccupazioni, per quanto riguarda l'impatto che avranno questi interventi particolarmente profondi e complessi, non soltanto sui lavoratori del settore, ma su tutto il sistema produttivo genovese, su questo dovrà essere posta particolare attenzione, nella calendarizzazione, nello stabilire le priorità, nel rendere compatibile con la vita cittadina l'insieme degli interventi.

Avevo però due domande da porre all'Assessore Campora e all'ingegnere Pitossi.



COMUNE DI GENOVA

La prima riguarda la questione delle linee di adduzione nel suo complesso, quando e se era previsto l'avvio di una fase di discussione su questi aspetti, viste anche alcune notizie che erano uscite, nei mesi scorsi, rispetto a possibili ridimensionamenti, tagli, eccetera.

La seconda questione riguarda invece l'assetto dell'azienda, che non è più un'azienda cittadina ma è un'azienda, ormai, metropolitana, visto che ha in carico il contratto di servizio, sia per quanto riguarda il trasporto urbano, sia quello extraurbano, questa è una questione che vedo anche nell'igiene ambientale, visto che ormai la dimensione metropolitana, ma con aziende che hanno una proprietà, quasi integralmente, del Comune di Genova, su questo volevo capire cosa era previsto, rispetto all'integrazione del servizio extra urbano, all'interno di questo piano, quindi se erano previsti interventi sui mezzi, sulle linee eccetera, proprio per rendere l'insieme del progetto il più funzionale ed omogeneo possibile.
Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Non vedo altri auditi prenotati, quindi chiedo all'Assessore Campora se preferisce fare un giro di risposte, prima di passare ai Consiglieri.

CAMPORA – Assessore Mobilità

Va bene bene.

Innanzitutto ringrazio tutti gli interventi.

Questo è un progetto per la città, non ha colori politici, ma è un progetto concreto, che vuole migliorare il trasporto pubblico locale in città, quindi ho apprezzato anche gli interventi da parte delle rappresentanze sindacali, perché il trasporto pubblico locale, così come i grandi progetti, non hanno colore, non hanno una bandiera, sono progetti concreti, che devono essere migliorati, laddove possibile e sono progetti, come questo, che hanno passato il vaglio del Ministero, quindi io non entro in alcune valutazioni che sono state fatte sul contenuto, dicendo di dati falsi o altro, non entro dentro, perché per me l'arbitro sui finanziamenti è il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, quindi io mi affido a loro, abbiamo presentato loro il progetto, è stato giudicato meritevole, per me è l'Organo più alto che abbiamo, il Ministro dei Trasporti ha grandi competenze, così come abbiamo grandi competenze all'interno del Comune, quindi non entrò sugli aspetti di ricorso o altro, proprio perché sarebbe inopportuno, visto che c'è un ricorso.

Detto questo, sappiamo che abbiamo il decreto di impegno, abbiamo la convenzione, quindi abbiamo i soldi e stiamo andando avanti.

Mi voglio mi voglio concentrare su alcuni aspetti, che hanno sottolineato i sindacati, sono aspetti anche delicati, che andranno gestiti con estrema attenzione, mi riferisco, soprattutto, a quella che sarà la gestione del transitorio, ne hanno parlato un po' tutti, ne ha parlato Faisa, la CISL, CGL, UIL, USB, UGL, cioè tutti i sindacati hanno parlato di questo tema.



COMUNE DI GENOVA

È evidente che andrà affrontato nella fase del progetto definitivo, ma soprattutto nel progetto esecutivo, in quella che è la fase di appalto del progetto esecutivo ai lavori, questa sarà la fase più delicata, perché i grandi progetti, quando intervengono su una città, hanno anche degli impatti, avremo la presenza di cantieri, quindi dovremo organizzarci in maniera tale da condividere, con i dipendenti, con la rappresentante sindacale, tutta una serie di temi, a partire dai posti di cambio, al fatto che ci potranno essere alcuni cantieri in strada e questo aspetto deve essere monitorato con estrema attenzione.

È stato ricordato che sono 30 anni che questa città aspetta un progetto di trasporto pubblico locale, ne abbiamo avuti molti, anche in passato, che poi si sono fermati, sono d'accordo con tutti, sono d'accordo, in questo caso, anche con l'intervento di Cenzuales, quando diceva che l'elemento importante è che ci siano le assi riservate, che devono essere mantenute, anche perché è uno degli elementi qualificanti di questo progetto, che ha fatto sì che il progetto venisse individuato come meritevole del finanziamento, è proprio il fatto che abbiamo questo 70% di asse riservato, perché sappiamo tutti che per far sì che i mezzi di trasporto pubblico possano andare veloci, devono avere una sede riservata a loro, quindi anche su questo, il progetto è chiaro, definisce bene i termini dei chilometri, i termini della parte di asse riservato.

Così come definisce bene anche i vantaggi legati a uno dei temi che spesso viene portato all'attenzione del mio Assessorato, il tema dei semafori, abbiamo centraline, in città, che devono essere sostituite, devono essere adeguate.

Un altro elemento estremamente qualificante è quello della semaforizzazione, quindi, quando arriverà l'autobus, il semaforo permetterà il via libera all'autobus e questo moltiplicato per n volte, su un percorso abbastanza lungo, porterà a dei risparmi di tempo.

C'è il tema delle rimesse, su cui poi interverrà Pitossi e forse potrebbe intervenire AMT, che sta seguendo questo tema in maniera molto attenta, questo è un progetto che si cala all'interno di un progetto molto più ampio che è, come è stato detto, il PUNS, in questo momento Genova, negli ultimi anni, anche per, lo ripeto sempre, finanziamenti che arrivano dagli anni passati, mi riferisco alle metropolitane, sta migliorando il trasporto, sta prolungando le metropolitane, sta portando avanti questo processo, sta sostituendo i mezzi con sempre più mezzi elettrici e a tutto questo abbiamo affiancato, anche nell'ultimo anno, un'accelerazione per quanto riguarda la mobilità sostenibile, le città del futuro devono guardare alla mobilità sostenibile, alla mobilità green, un sistema di questo tipo, lo abbiamo visto anche a Ginevra, che utilizza dei mezzi come quelli che dovremo prendere noi, per cui gli uffici hanno avuto contatti con una serie di produttori, proprio per capire anche le caratteristiche dei mezzi in un settore che è in continua evoluzione.

L'altro elemento sul quale abbiamo chiesto agli uffici particolare impegno, glielo chiederemo soprattutto nel momento in cui occorrerà scegliere i mezzi, è quello della sicurezza, perché questo trasporto pubblico locale deve essere sicuro, veloce e sostenibile, deve essere un mezzo confortevole per l'utenza, ma deve essere,



COMUNE DI GENOVA

soprattutto, un mezzo adeguato, anche per chi, tutti i giorni, si siede al volante, deve portarlo in giro per la città, anche questo è un elemento necessario, perché se l'autista ha un mezzo confortevole e sicuro, anche il servizio diventa migliore, proprio per questo daremo delle specifiche, in maniera tale che questi mezzi possano avere delle cabine chiuse, questo è stato richiesto molto spesso dai sindacati, ma anche dai Consiglieri Comunali, la presenza di telecamere, quindi mezzi che possono agevolare la guida, in una città dove guidare un mezzo del trasporto pubblico non è banale e non è semplice.

Abbiamo anche il Ministero, anche se ad oggi non esiste ancora una normativa nazionale, che autorizzi la possibilità degli estendimenti a 24 metri, ha dato anche come indicazione, nel momento in cui ci dovesse essere, da parte del Governo, con dei provvedimenti ad hoc, un'autorizzazione all'uso dei 24 metri, su tutto il territorio nazionale, di valutare anche l'uso dei 24 metri, che ad oggi però non sono ancora autorizzati sul territorio italiano.

Ribadisco che il capolinea di Ponente sarà a Voltri, quindi è stato superato il posizionamento a Sorgenti Sulfuree.

Ho dato una prima risposta, attendendo poi quelle che saranno le indicazioni, le osservazioni, dei Consiglieri.

È un progetto aperto, naturalmente nei limiti del finanziamento che abbiamo ottenuto e del fatto che è un progetto che è stato presentato al MIT, non è un progetto che può essere, ovviamente, stravolto, però, laddove possibile, può essere migliorato, proprio per questo, un anno fa, si era pensato, doverosamente, di pubblicare il progetto.

Abbiamo avuto, nel corso di questi mesi, diversi incontri, con i soggetti che ci hanno chiesto di essere incontrati, lo abbiamo avuto con molte associazioni, con molti comitati, proprio per lasciare la possibilità a tutti di avere un confronto e naturalmente lo faremo ancora, evitando che ci possano essere ritardi, perché è necessario rispettare le indicazioni del MIT, proprio perché è un progetto ambizioso e importante, che interessa tutta la città, deve essere avviato velocemente.

Mi pare di avere risposto a tutte le domande che sono state fatte, poi ci sono state alcune affermazioni, ovviamente, di contrarietà al progetto, ma ci mancherebbe, ognuno può pensarla come crede, per noi questo è un grande progetto, riteniamo che sia grande e importante, soprattutto perché è stato accolto dal Ministero, è stato vagliato, peraltro, anche da Governi diversi e anche lontani, in parte si e in parte no, da quelle che sono le maggioranze, ma si va oltre quelle che sono le maggioranze politiche, perché quando si affronta un progetto è un discorso tecnico e il Ministero ci chiese proprio una serie di integrazione, perché il progetto viene approfondito.

Fortunatamente, con la professionalità dei nostri uffici, che ringrazio sempre, perché gestire una massa di documenti, una progettazione così importante, ricevere uno dei più grandi finanziamenti ottenuti in Italia, ha dietro grande lavoro, ma anche grande lavoro pratico, grande lavoro di disegni, di analisi, che non è da sottovalutare.



COMUNE DI GENOVA

Avremo ancora tanto lavoro, perché non siamo ancora partiti con il cantiere, ma cercheremo di affrontarlo, lasciando aperta la porta a ogni buon consiglio o proposta che dovessimo ricevere.

Finire qui l'intervento.

Chiedo a AMT se, eventualmente, vuole integrare sul tema delle rimesse.

BELTRAMI – Presidente AMT

Sulle rimesse, in questo momento, è evidente, questo progetto ci offre l'opportunità di ripensare anche al sistema delle manutenzioni, quindi con una diversa organizzazione dei servizi manutentivi, anche con un'ottimizzazione.

Vedremo tutti i dettagli, anche in funzione dell'opportunità offerta dalla rimessa Carlini, che cambia le superfici in gioco, rispetto alla prima ipotesi del progetto, quindi ci lavoreremo nei prossimi mesi e sono sicuro che, anche su questo aspetto, ci sarà un netto miglioramento, sia dell'efficienza della manutenzione, sia della qualità del lavoro di tutti coloro che operano all'interno della manutenzione.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Aprirei ai Consiglieri Comunali.

Il primo intervento è del Consigliere Villa, prego.

VILLA – Consigliere Partito Democratico

Buongiorno a tutti.

Innanzitutto ringrazio davvero l'opportunità, perché richiesta da noi Consiglieri di minoranza, di potere finalmente discutere, di poter ragionare insieme, finalmente, in Commissione Mobilità Trasporti, di questo piano della mobilità urbana, allora credo che sia giusto, come diceva anche l'Assessore Campora, fare alcune domande.

Premesso che abbiamo rincorso articoli a livello giornalistico, a livello televisivo, di quello che era questo progetto e finalmente lo vediamo, capita sempre così in questa Amministrazione, di doler rincorrere le cose che prima escono sui giornali, poi si discutono in Commissione, ma finalmente ci dà l'occasione per chiedere alcune cose che sono state dette.

Intanto ringrazio l'ingegner Pitossi, che non conoscevo, che credo sia un dipendente del Comune di Genova e che finalmente, mi sembra, interviene a nome del personale del Comune di Genova, per comprendere, almeno per me, qual è il ruolo invece del professor Musso in questa situazione, perché poi quando si leggono sui giornali numerose interviste, compreso quella, capire in che maniera si intercambiano, in che maniera hanno collaborato alla realizzazione di questo piano.

Altrettanto chiedo due cose, che per me sono fondamentali, assolutamente importanti, capire in maniera un po' più specifica di che tipo saranno gli assi protetti, se saranno di una cordolatura fisica, se saranno a telecamera o se saranno



COMUNE DI GENOVA

semplicemente tracciate per terra, perché queste percentuali mi piacerebbe saperlo, lo dico, in particolar modo, perché in tante zone della città, ahimè spesso, alcuni di questi assi protetti, di queste corsie gialle, non vengono rispettate e allora, ad esempio, come nel caso della Val Bisagno, quando si dice che si correrà in sponda destra, credo, l'intero tragitto che parte da Prato e arriva fino a Brignole, sarà interamente cordolato fisicamente? Cioè ci sarà fisicamente un cordolo che giustamente, come chiedevano i rappresentanti sindacali dei lavoratori, potrà definitivamente proteggere la corsia e quindi la velocità commerciale di quel mezzo, cosa assolutamente legittima, come credo abbia già chiesto, forse, anche Cenzuales nel suo intervento.

Altrettanto quando si dice che si correrà tutta in sponda destra, si è fatto, più o meno, un piano generale di come sarà la nuova viabilità, in occasione di una corsia che verrà completamente, giustamente, occupata dalla corsia gialla protetta? Quanti saranno i parcheggi che verranno eliminati e che verranno riproposti nelle zone limitrofe? Sa bene l'Assessore che per me è una cosa abbastanza fissa, nella mia testa, quella di realizzare dei parcheggi, che vadano a sopperire un'ipotesi di eliminazione di migliaia di parcheggi nella Val Bisagno, perché credo che questo debba essere fatto, ho sentito che ci sarà un parcheggio di 700 posti auto, nell'hub nel deposito di Staglieno, come lo chiamo io, credo di aver capito, insieme alla stessa autorimessa, avevo posto una questione, già in una precedente, oramai lontana, Commissione, in cui si parlava di queste cose, se i parcheggi di interscambio non debbano essere realizzati anche all'inizio, cioè ai capolinea dei quattro assi di forza, quindi nel caso della Val Bisagno a Prato, nel caso della Polcevera a Pontedecimo, altrettanto verso Levante a Nervi e altrettanto a Voltri, dove iniziano questi assi di forza, in maniera che sappiamo bene le migliaia di cittadini che vengono a lavorare nella grande Genova, dalle parti dei Comuni circostanti, potrebbero utilizzare il mezzo sin dall'inizio, chiedo come mai non sono stati realizzati in questa proposta, in prossimità degli inizi di questa linea, ma vengono, almeno da quello che ho capito, correggetemi se sbaglio, riproposti e riutilizzati, quindi modificati, allestiti dei nuovi parcheggi, in prossimità delle autorimesse oggi esistenti, mi sembra anche che sia stato fatto per quella di via Fillak e altrettanto per altre zone.

Queste sono le domande che mi pongo, perché ho sempre l'impressione, che questa Amministrazione schiacci l'occholino, innanzitutto ai lavoratori e ai cittadini, quindi crei delle posizioni che non sono mai univoche, sono, a volte, in contraddizione, dico ai lavoratori ma anche al trasporto pubblico in generale, perché o si fa una chiara scelta di trasporto pubblico, la si persegue, quindi si annullano completamente i parcheggi e gli si dice che la città sarà proposta in questo modo, altrettanto non si può mantenere capre e cavoli.

Lo dico perché anche la settimana scorsa, quando abbiamo ragionato sul progetto di pista ciclabile di corso Italia, ho avuto la stessa impressione, in quel caso si sia sfavorito il trasporto pubblico che verrà e sarà costretto a correre su un'unica corsia, insieme ai mezzi privati, ma si sposterà qualcos'altro, pur di non andare ad eliminare un po' di parcheggi in corso Italia, credo che questo accadrà anche nella



COMUNE DI GENOVA

proposta, nella realizzazione, di questo progetto, che, ahimè, secondo me, manca di alcune grandi aree in tutta la città, dove si potranno ricollocare i mezzi privati, che non potremo cancellare di colpo, quindi chiedo se ci sono delle ulteriori aree, messe a disposizione per la realizzazione di nuovi futuri parcheggi, chiaramente, liberi, altrettanto lo chiedo per il centro della città, dove questa Amministrazione, sin dall'inizio, facendosi bella ai cittadini genovesi, ha riproposto la tariffa bassa delle aree blu, parcheggi a 1,30 euro, in modo da invogliare tutti a venire nel centro città, ecco io noto questa contraddizione, mi ricorda l'Assessore Baleari e il Sindaco Bucci, che andavano a dire "Noi siamo bravi, avete visto, da 2,50 a 1,30 euro, venite tutti in città a parcheggiare che adesso si può fare, si può andare a comprare, si può fare tutto", ecco, credo che queste cose non si devono dimenticare, ma assolutamente si devono mettere anche in un ragionamento, in una proposta di questo tipo.

Poi volevo chiedere semplicemente una cosa, è stato detto dall'ingegnere Pitossi, che ci saranno due tipi di bus, interamente elettrici, 18 e 24 metri, ho visto un pantografo disegnata su una delle due cose, ma sono anche filobus? Probabilmente mi sbaglio, ma ho visto in alcune slide che lei ha girato, che in alcune zone venivano disegnati, forse mi sono sbagliato io, dei bus che si attaccavano a delle linee elettriche, il cosiddetto filobus, cosa che era stata, in pompa magna, presentata dal Sindaco, eccetera, l'inizio, poi è stata, per fortuna, cambiata, questa proposta è stata modificata più volte, ma speriamo, tutti insieme, di raggiungere gli obiettivi desiderati.

Auspico davvero che la cordolatura sia 100%, come ho già detto all'inizio, quindi fisica, che non sia consentito a nessuno di oltrepassare quello scalino, che serve a proteggere l'autobus, che deve camminare veloce.

Poi volevo sapere in che maniera conciliano con i numerosi annunci del Sindaco, che va in giro, una volta in Val Bisagno, una volta a Ponente, a dire i nuovi sistemi di trasporto pubblico, che a quanto si legge, non l'abbiamo mai discusso in Commissione, si verranno a realizzare, ad esempio la funivia che porta su a Begato, partendo da Sestri, parlo dello Sky Tram, parlo di altre cose che dovrebbero essere concilianti con quello di cui oggi stiamo parlando.

Per adesso mi fermo qui.

ROSSI - Presidente

Consigliere Benini, prego.

BERNINI – Consigliere Partito Democratico

Non sono un esperto, però, come del resto ho già detto, con lo sviluppo delle tecnologie elettriche, scelte come quelle che sono state fatte hanno anche il pregio di essere più elastiche, per quanto riguarda la possibilità di modifiche, di riorganizzazione, implementazione, quindi condivido questa modifica di percorso dal filobus a mezzi elettrici.

Il dettaglio del progetto che ci ha illustrato l'ingegnere Pitossi, ho visto che non è stato ancora inserito, neanche nelle slide e nella cartella atti del Consiglio, forse



COMUNE DI GENOVA

sarebbe opportuno che ci fosse questa condivisione, cominceremo ad avere la possibilità di vedere un pochino meglio, nel dettaglio, quello che è il progetto, anche perché per esperienza personale, l'azienda che è stata incaricata della progettazione, Italferr, è estremamente disponibile anche a sviluppare percorsi di progettazione partecipata, per quanto riguarda il nodo di Genova, per quanto riguarda al gate, per quanto riguarda interventi del Campasso.

Quando ero Assessore ho fatto venire i progettisti anche in assemblee pubbliche, con la possibilità di partecipare da parte di comitati degli abitanti, con dei risultati positivi, perché nella progettazione definitiva tutta una serie di elementi ragionevoli, che sono stati posti dai partecipanti a queste assemblee pubbliche, si sono trasformati in modifiche del progetto, di integrazione, tali da venire incontro, laddove possibile naturalmente, alle richieste fatte, è un percorso che, credo, potrebbe essere riproposto anche in questo caso dicevo.

La presentazione l'ho vista soltanto di sfuggita, che era forzosamente, diciamo così, limitata nel tempo, da parte dell'ingegnere Pitossi, alcuni elementi del li trovo interessanti, come quello di trasferire nella parte centrale di via Cantore il traffico dei mezzi, che consente un ragionamento simile a quello di corso Europa. Da quello che ho visto, Pitossi diceva che ci sarebbe un aumento dei posteggi anche per il commercio di via Cantore e del vicinato, il pare di aver visto però che quelli che venivano considerati incrementi, in realtà sono i posteggi già esistenti, oggi però si potrà approfondire la possibilità di rispondere alle esigenze di tutti, nella fase di progettazione.

Così come è interessante il ragionamento di corso Sardegna, oggi rispetto a ieri si può fare molto meglio, perché non c'è più la presenza di alcune attività, che pesantemente influivano su quell'area, come il mercato ortofrutticolo, mi pare di capire che questo significa, che l'ipotesi di continuare la metropolitana nella Val Bisagno, passando da corso Sardegna, è definitivamente eliminata e si passa a percorsi diversi, che però non ho capito se sono già finanziati con questo progetto, oppure no, cioè, partendo, in questo caso, da Brignole stazione, per un mezzo metropolitano che raggiunga il più elevato livello latitudinale della Val Bisagno.

Un problema, secondo me fondamentale, è quello legato, lo hanno sollevato anche i sindacati, a cosa succede mentre si adegua il tutto, in particolare sulle rimesse di San Pier d'Arena e di Cornigliano, il piano urbanistico prevedeva la dismissione, oggi si modifica, quindi sarà necessario fare un adeguamento, in questo caso è davvero un Articolo 43, una cosa quindi più semplice della pianificazione, mentre su San Pier d'Arena ho visto che ci sono previsti interventi di riqualificazione, non ho visto niente su Cornigliano, che, nel progetto del piano urbanistico, era uno degli elementi di riqualificazione di quell'area, non lo sarà più, perché si è scelto, a questo punto, di non procedere alla riqualificazione dell'area, mantenendoli lì la rimessa, però sarebbe necessario comunque un intervento pianificato di riqualificazione, considerato il fatto che comunque lì, il progetto gate, su cui spero si possa discutere nel prossimo futuro, prevede anche la realizzazione della nuova fermata ferroviaria, con posteggio di interscambio, eccetera.



COMUNE DI GENOVA

Bene anche il fatto che sia stato sviluppato tutto un sistema nuovo di pensiline, spero che questo possa essere condiviso con i Municipi, perché per esperienza personale, sono molti i casi in cui, nel passato, si è chiesto un intervento, che poi non ha portato mai, grazie anche al pessimo accordo Cemusa, ad ottenere delle risposte concrete.

L'altro elemento, sempre sulle rimesse, è quello Carlini. Sono d'accordo sul fatto che si metta da parte l'idea Campanule, però in questo finanziamento non c'è il finanziamento di una nuova rimessa Carlini, si pensa che le risorse escano sempre da quella finanza di progetto, quindi realizzare lì una grande dimensione di vendita non alimentare, in questo caso il ragionamento va sviluppato con massima attenzione, personalmente, da ex Assessore all'Urbanistica, devo darvi un parere negativo, al progetto inizialmente presentato dal gruppo de Leroy Merlin, perché comunque non veniva risolto, non avendo disponibilità di interventi, anche pesanti, da un punto di vista del costo finanziario, il problema del nodo, dell'intreccio, tra la viabilità, che è fondamentale, quella di corso Europa e accessi non semaforizzati, in un punto delicato, alla struttura di vendita, si poteva risolvere attraverso dei percorsi che consentivano dei sottopassi viari, ma avevano un costo molto elevato e in questo caso il proponente alla finanza del progetto aveva detto di non essere disponibile a questo tipo di scelte.

Riproporre lì la collocazione della rimessa, con una mancata soluzione di questi problemi, senza aver affrontato queste problematiche, legate alla nascita, in questo caso, di un nodo ulteriore, per un'arteria importante come corso Europa, che serve sia al traffico privato che a quello pubblico, è azzardato e mi piacerebbe capire se ci sono stati degli studi ulteriori.

Concludo con la questione pro domo mea, diciamo, perché sulla collina degli Erzelli ci abito, della monorotaia che viene proposta, per collegare la nuova fermata aeroporto con il parco scientifico tecnologico, continuo a dire all'Assessore, che mi sembra che l'attività di questa Giunta sia paragonabile a quella della moglie di Ulisse, Penelope, nel senso che, con una certa frequenza, si sciolgono i nodi che si erano prima affrontati e si rifà la tessitura da capo.

Il problema è che, stante che il finanziamento, meno male che è arrivato, però ha un suo limite, i costi che vengono proposti per il nuovo sistema di collegamento, tra la stazione ferroviaria e l'aeroporto, tra la stazione ferroviaria e il parco scientifico tecnologico, sono decuplicati, rispetto a quelli che erano previsti inizialmente con un progetto di funivia, anziché di monorotaia, ricordo peraltro, che il progetto presentato da GHT già prevedeva una monorotaia, non era stata poi ritenuta utile che fosse una monorotaia come quella che è stata presentata adesso, cioè con questo percorso serpentino lungo tutta la collina, un po' per le questioni di protezione ambientale e paesaggistica, un po' per i tempi maggiori di trasferimento che un percorso così, a zig zag, avrebbe generato, si era pensato ad un intervento sottoterra, con una galleria che ospitava una monorotaia rettilinea, il cui costo però era molto elevato, oggi ci viene riproposto una cosa che ha un costo simile a quello della monorotaia sottoterra, presentato dall'ingegner Corso, con dei costi uguali e con il tutto il danno ambientale conseguente, penso proprio che



COMUNE DI GENOVA

forse quello sì, sarebbe un qualche cosa che sarebbe utile rivedere, anche per evitare di arrivare a non avere le risorse, per fare effettivamente l'intervento, perché i soldi che sono a disposizione saranno quelli e sarà difficile avere degli incrementi, difficili da dimostrare nella loro effettiva esigenza, visto che i progetti alternativi precedenti avevano costi infinitamente più bassi, poi non avremmo, noi che abitiamo in quel territorio, il peso di un intervento infrastrutturale, dal punto di vista paesaggistico, così pesante.
Ho concluso.

ROSSI - Presidente

Prima del Consigliere Giordano, per trasparenza, c'era il Consigliere Grillo, che ha prenotato in modalità privata, prego, Consigliere Grillo

GRILLO – Consigliere Forza Italia

Molto brevemente.

Intanto ringrazio l'Assessore, per la disponibilità ad aggiornare, in apposita seduta di Commissione, la disamina dei 4 progetti di asse.

Secondo, ringraziare sentitamente gli auditi e ovviamente i colleghi Consiglieri, al momento che sono intervenuti.

Assessore, considerato che con la primavera del prossimo anno scadrà l'attuale ciclo Amministrativo, volevo chiederle, nel primo aggiornamento di Commissione per esaminare, più nel concreto, gli obiettivi progettuali, se fosse possibile, ovviamente, individuarne anche le priorità attuative, credo che questo sia un atto dovuto, in buona sostanza, dei quattro assi, quale priorità conveniamo sia più opportuno realizzare.

In quest'ottica, vorrei ricordare che la Val Bisagno è l'unica valle della città sprovvista di Ferrovia dello Stato, quindi nel contesto cittadino, dovrebbe avere una priorità assoluta.

La ringrazio e ringrazio tutti i colleghi della Commissione.

ROSSI - Presidente

Consigliere Giordano, prego.

GIORDANO – Consigliere Movimento 5Stelle di Genova

Grazie, Presidente.

Un piccolo passo, nel senso di condivisione, oggi riceviamo una descrizione di slide, che ancora non abbiamo in carico, come gruppi Consiglieri, quindi ci riserveremo di fare le opportune considerazioni, studiando bene, in modo più approfondito, il materiale, che auspico arrivi nella prossima Commissione, con tempi congrui, per poter svolgere nostre funzioni.

Intanto chiedo l'Assessore Campora e all'ingegnere Pitossi, che ringrazio per la sua descrizione, nonché sicuramente le parti sociali, i sindacati e le associazioni, che oggi fortunatamente, in parte un po' ridotta, sono state presenti, ringrazio il fatto che sono state comunque audite, anche in calcio d'angolo.



COMUNE DI GENOVA

Ritengo che la modalità di audizione, Presidente, debba essere comunque un default, ormai sulle Commissioni del PUMS e oggi dei quattro assi, che ormai sono consolidate nel percorso del Consiglio Comunale, delle Commissioni della Quinta Commissione, penso che sia d'obbligo, nel momento in cui si illustrano dei progetti, che ci siano sicuramente le organizzazioni sindacali, per quanto riguarda i diritti dei lavoratori, inseriti in un progetto molto importante della nostra città, le associazioni di categoria e i comitati che rappresentano i cittadini.

Sarebbe interessante iniziare ad avere anche qualche documento sullo Sky Tram, sulla monorotaia, quinto asse della Val Polcevera, proprio per iniziare a capire la nostra posizione, sullo Sky Tram e sulla monorotaia la sapete perfettamente, riteniamo che sia un'offesa rispetto all'ambiente, oltretutto in contraddizione con il progetto dei quattro assi, però sicuramente il quinto asse sulla Val Polcevera è un progetto che può essere analizzato ed è sicuramente interessante.

Chiedo che il professor Musso sia presente, purtroppo ha avuto un contrattempo, nella prossima Commissione, perché penso che sia parte attiva nello studio del PUMS e sicuramente nella messa in opera dei quattro assi.

Non ho ancora ben capito, è una prima presentazione del progetto, non ho capito bene la trasformazione del mezzo, cioè da filobus a elettrico puro, con ricarica veloce, non ho ben capito con quale quantità, come è la posizione del Comune su questa trasformazione, quali effetti ci sono stati sul percorso, ad esempio, di aver commissionato chi ha vinto l'appalto, su una trasformazione delle modalità in corso d'opera, insomma ci sono tante domande, soprattutto su questo tipo di argomentazione.

Oggi penso che non possono essere approfondite per la mancanza di tempo, ma auspico che avrebbe ci sarà un aggiornamento della Commissione, perché sul bus elettrico puro, sono mi sembra che dovremo, da quello che leggo sui testi a livello europeo, su quello che riguarda questo tipo di progettazione, ci sono ampi dubbi, intanto sulla sicurezza, per quello che mi riguarda, del lavoro professionale che svolgo, oltre come Consigliere Comunale, sulla pericolosità degli incendi di questi mezzi, ho visto un paio di approfondimenti su alcuni Paesi, come la Germania, che stanno approfondendo, in modo puntuale, lo stoccaggio delle batterie e soprattutto gli incendi di questi mezzi sono abbastanza importanti, dal punto di vista del percorso anche della prevenzione, ma soprattutto dal percorso di evoluzione, stiamo parlando di una tecnologia, che da ieri ad oggi, ha fatto passi da gigante, quello che abbiamo comprato ieri, oggi è già vetusto, è estremamente preoccupante per un'economia, i cittadini sono chiamati a intervenire con le tasse, che pagano puntualmente ogni giorno, in un investimento, che non vorrei, tra dieci anni, ci ritrovassimo con un pugno di sabbia, soprattutto sapere anche l'infrastruttura esistente, per quanto riguarda il filobus, in cui il Comune e i cittadini hanno investito, che fine farà, perché abbiamo un'infrastruttura importante della produttività dei filobus.

Insomma, abbiamo fatto una serie di partite a ping pong, siamo partiti con una promessa solenne, con un patto di sangue del Sindaco, per quanto riguardava il tram, poi oggi ci ritroviamo in un'ennesima trasformazione, ci lascia abbastanza



COMUNE DI GENOVA

perplexi, se non ci saranno delle risposte puntuali, anche dal punto di vista tecnico, il progetto di fattibilità, soprattutto in virtù di un asse che non è protetto, perché si sta parlando di un misero 70%, perché quando si parla di assi protetti si parla di 100%, quindi vorrei capire, anche nella progettazione, quali sono i punti in cui c'è il promiscuo con il privato. Sicuramente bene il fatto che gli assi protetti siano posti, nella maggioranza dei casi, al centro, quindi tipo modello Corso Europa.

Ultima domanda all'Assessore Campora, vorrei che rendesse pubblica la sua dichiarazione, cioè il decreto di finanziamento e la convenzione operativa, perché ad oggi, noi come gruppi Consiglieri, non abbiamo ancora in mano questo tipo di documentazioni, penso che sia d'obbligo renderla pubblica.

Poi chiedo, cortesemente, al Presidente, se abbiamo già un'idea di aggiornamento dalla Commissione e chiedo, già adesso, che vengano audite tutte le associazioni, perché penso che sia un confronto un po' più democratico, un po' più allargato, a 360 gradi, che sia un valore aggiunto nella discussione odierna.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Sicuramente l'aggiornamento nelle prossime settimane, quindi oggi mi sentirò, assolutamente, con l'Assessore Campora, cosa che avevo già fatto a inizio Commissione e sarete informati quanto prima.

Mi risulta prenotata la Consigliera Fontana, prego.

FONTANA – Consigliera Lega Salvini Premier

Grazie, Presidente.

Volevo ringraziare gli auditi, ma soprattutto volevo ringraziare l'ingegnere che ha illustrato il progetto, devo dire che è stata un'illustrazione assolutamente ben esposta, ben espressa e volevo complimentarmi con lui per la tipologia linguaggio usato, che ci ha permesso di entrare, abbastanza, con semplicità, con facilità, nelle varie proposte.

È sicuramente un progetto, che da trent'anni, questa città attendeva, non ce lo possiamo negare, per cui oggi ritengo che si possano fare delle migliorie, certamente si potranno anche fare delle proposte utili, quello che trovo molto sconveniente è quello di attaccare quello che è un progetto che da 30 anni, ripeto, la città aspettava e che fino ad oggi nessuno era riuscito a portare, quindi ben venga questo grande impegno, questo grande sforzo, che questa Amministrazione si è impegnata di portare avanti.

Volevo solamente porre delle piccole questioni.

L'ingegnere parlava del progetto legato anche all'interconnessione con la ferrovia, quindi volevo chiedere che tipo di accordi ci sono stati in merito, anche perché sappiamo, per esempio, che la domenica c'è sempre un problema di numero



COMUNE DI GENOVA

ridotto di treni, se questo può agevolare anche un maggior sviluppo, dell'operatività ferroviaria nei fine settimana.

Un'altra questione, ringrazio l'Assessore Campora, che ha sottolineato e riconfermato che il capolinea dell'1 resterà a Voltri, come era stato ampiamente chiesto e proposto, quindi non ci saranno più dubbi di alcun genere, per questa parte, l'unica cosa che volevo sapere è se sono previsti dei parcheggi di interscambio sul Ponente, perché da quello che ho ascoltato, mi è parso di non sentirne, quindi chiedevo se il Ponente poteva essere interessato in questo senso.

Ultima cosa, il discorso dei collegamenti della Val Bisagno, cioè da Prato venendo verso la Foce, sarebbe interessante comprendere se non sia, forse, più utile un collegamento verso Brignole, più che verso Foce, proprio per agevolare anche il discorso dei lavoratori durante la settimana, eccetera.

Questo è quello che io propongo.

Vi ringrazio.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Consigliere Campanella, prego.

CAMPANELLA – Consigliere Fratelli d'Italia

Buongiorno a tutti.

Ringrazio gli auditi, l'Assessore Campora e soprattutto l'ingegnere, per l'istruzione il progetto, che è stata veramente chiara e precisa.

Invito però tutti i colleghi, soprattutto delle minoranze, di non fare il solito attacco pretestuoso e di pensare, una volta per tutte, al bene di questa città, una città che ha bisogno di uno sviluppo, è la sesta città d'Italia, ma dal punto di vista delle infrastrutture, purtroppo, non credo che la classifica sia la stessa, è rimasta troppo ferma, lo sappiamo, ci sono state delle Amministrazioni che si sono susseguite, tutte legate, ovviamente, al Centrosinistra, al PD, che hanno tenuto questa città ferma con le quattro frecce e non è stato fatto assolutamente un passo avanti.

Nell'attesa, a mio avviso, che si possa fare anche la gronda di Ponente e dare una boccata di ossigeno, incomincerei dai progetti per modellare la viabilità di Genova, che notoriamente è una città difficile, perché a poche strade e poche alternative ed è per questo che chiedo di non erigere ulteriori cordoli, come invece ha chiesto il Consigliere Villa, del Partito Democratico, perché i cordoli non solo sono pericolosi per tutti i motociclisti, ma anche per chi va in bicicletta, sulle nostre strade, infatti sono presenti nelle grandi metropoli, perché provocano gravi danni, ci sono stati, purtroppo, dei gravi incidenti e alcuni anche mortali, a causa di questi cordoli e ricordo che le strade, soprattutto quelle genovesi, che sono piccole, non andrebbero ulteriormente divise con cordoli, paletti o quant'altro, ma si dovrebbero aprire le corsie gialle ai motociclisti, come succede a Milano, che non è una città calda e non ha il numero di motorini che abbiamo noi, i motociclisti dovrebbero passare sulle corsie gialle e dovrebbero circolare più liberamente, soprattutto in una città dove le strade sono piccole e strette,



COMUNE DI GENOVA

ovviamente ci vorrebbe il rispetto per chi sulle corsie gialle ci lavora e il rispetto dovrebbe essere la precedenza, a prescindere dei mezzi operativi, quindi un'educazione al Codice della Strada e qualche regola più attenta, però non suddividere assolutamente le strade.

Sono felicissimo che si vada verso un trasporto green e verso un trasporto alternativo, perché era l'ora che ci arrivassimo, ma d'altra parte sono anche convinto che il trasporto privato non vada penalizzato, ma vada aiutato e mi aiuta quando si danno delle alternative, che non sono delle limitazioni, ma sono vere e proprie alternative, quindi si offre un servizio pubblico adeguato, al fine di incentivare a posteggiare la macchina nel parcheggio di interscambio, per poi utilizzare un mezzo più intelligente, alle volte anche più comodo e soprattutto anche meno costoso, però dobbiamo stare attenti a non creare ingorghi, a non creare blocchi della circolazione, perché si andrebbe solamente a fare un danno a quei poveri cittadini, che invece abitando in quartieri non serviti o in quartieri periferici, sono costretti, necessariamente, ad utilizzare un'auto privata.

In merito a questo faccio una precisazione, visto che è stato citato dal Consigliere Villa, del PD, Baleari che ha portato a 1,30 euro il pagamento della tariffa oraria in centro, questo è stato un obiettivo per dare una risposta al tessuto commerciale, per favorire una maggiore rotazione di chi vuole venire in centro, ad aiutare le attività commerciali, per farle uscire da questa situazione gravissima, dove il commercio e le aziende sono per lo più in ginocchio, quindi abbassare i costi i cittadini è un merito e non capisco perché il venga attaccato colui che cerca di togliere delle spese ai cittadini, posso capire che il Partito del PD, che è il Partito dello ius soli, il Partito della patrimoniale Diletta, il partito delle tasse, però un attimino di serenità e capire che i cittadini sono già vessati da troppe spese e da troppe tasse, quindi ridurre le tariffe per dare un po' di sollievo ai cittadini, ma anche per aiutare le attività commerciali, sempre più in difficoltà, non è così male e non credo essi debba fare un attacco pretestuoso in questo senso.

Per concludere quindi, sottolineo i miei e due punti.

Non cordoli per la città, ma un interscambio tra il pubblico e il privato e soprattutto non ridurre le poche strade che abbiamo a Genova.

Per quanto riguarda il ragionamento della Commissione, secondo me è necessario, quindi chiedo anch'io al Presidente se può rinnovarla, al fine di approfondire tutte le tematiche che stiamo approfondendo oggi e poi tirare le somme per fare il punto della situazione, fra tutto quello che gli auditi e partecipanti portano in più.

Grazie, Presidente.

ROSSI - Presidente

Consigliere Cassibba, prego.

CASSIBBA – Consigliere Vince Genova

Stamattina non avevo assolutamente intenzione di intervenire, perché credo che la professionalità, la competenza, dell'ingegner Pitossi, che ha presentato questo piano, già di per sé era sufficiente a far chiarezza a tutti noi, soprattutto alla



COMUNE DI GENOVA

cittadinanza, volevo fare i complimenti all'ingegnere a tutto lo staff, all'Assessore Campora e al professor Musso, perché in questi mesi hanno lavorato alacremente, proprio per portare in porto questo progetto.

Vengo soltanto a margine dell'ultimo intervento, del collega Campanella, quando si fanno certe affermazioni "No ai cordoli, sì le moto sulle corsie preferenziali", è evidente che occorrerebbe maggior cautela con certe affermazioni, perché non si prende in considerazione, assolutamente, il discorso della sicurezza, soprattutto di coloro che su quelle corsie ci lavorano e hanno fatto bene anche i vari sindacalisti della AMT che sono intervenuti, proprio sottolineando questo, c'è gente, ci sono professionisti che con il titolo di guida ci lavorano, questo non bisogna mai dimenticarlo, è un problema di sicurezza.

Sul problema della sicurezza il sottoscritto, se ben ricordate, già a settembre, fece una mozione in Consiglio Comunale, per esempio, per l'assicurazione e il casco obbligatorio per il monopattino, ben venga il monopattino e il caschetto monopattino, che dal primo giugno finalmente saranno costretti ad indossare.

Naturalmente c'è molto da lavorare sulla sicurezza di questo, perché il trasporto pubblico, potendo operare in corsie preferenziali, naturalmente, è un discorso anche economico, di abbattimento dei costi, di economicità, di velocità a favore degli utenti del trasporto pubblico, ma non solo, naturalmente, per chi non ne fosse a conoscenza, in questi giorni assistiamo al transito di diversi ciclisti e monopattinisti, proprio sulle corsie preferenziali, che mettono a rischio la loro incolumità, ma soprattutto anche l'incolumità di coloro che su quelle corsie ci lavorano e di coloro che trasportano i mezzi pubblici.

Naturalmente, rigetto al mittente l'ipotesi di poter condividere le corsie preferenziali, le corsie preferenziali devono rimanere tali, ben venga il 70%, come è stato definito dal nuovo dal nuovo piano, quindi il 70% di 93 km circa, che vanno proprio nella direzione giusta, nella direzione opportuna, anzi, rilancio dicendo che forse occorrerebbe, come era già stato detto nella precedente Commissione sulla mobilità sostenibile, una maggiore campagna di comunicazione, proprio perché la strada, naturalmente, è di tutti, ma tutti coloro che la utilizzano devono saperlo anche utilizzare, probabilmente molti non conoscono il Codice della Strada, molti non conoscono quali sono le regole di convivenza reciproca, per coloro che su quelle strade operano.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Consigliere Terrile, prego.

TERRILE – Consigliere Partito Democratico

Ho una sola domanda, perché ho capito che il cambio di strumento, cioè dal filobus all'autobus elettrico è ancora in corso di valutazione, quindi le domande sono due.



COMUNE DI GENOVA

Uno, se è prevedibile un tempo entro cui effettivamente ci sarà l'ok del Ministero, rispetto al cambio di strumenti, quindi se c'è un'istruttoria, a che punto è, quando è previsto che ci sia l'ok definitivo?

La seconda domanda è sulla progettazione definitiva, forse ho capito male, ma il cambio di mezzo, in qualche modo, incide sulla progettazione, al di là delle strutture aeree che devono servire per il filobus, ma penso, per esempio, alle stazioni di ricarica, se ho capito bene, ai capolinea dovrebbero esserci delle stazioni di ricarica, anche queste credo che dovrebbero essere oggetto della progettazione definitiva, quindi mi domando, come si fa a fare la progettazione definitiva, se non si ha ancora certezza sul mezzo che verrà utilizzato?

Una terza domanda, noi oggi cosa stiamo progettando nella progettazione definitiva, stiamo progettando i quattro assi con i filobus o stiamo progettando i quattro assi con i mezzi elettrici?

Ancora un'altra domanda, nel caso in cui questo cambio non fosse consentito, sarebbe necessaria un'ulteriore modifica alla progettazione?

Non so se Pitossi o Campora mi possono dare delle risposte.

Vi ringrazio.

ROSSI - Presidente

Non vedo altri interventi di altri Consiglieri, lascio la parola all'Assessore Campora, prego.

CAMPORA – Assessore Mobilità

Rispondo io insieme all'ingegnere Pitossi, poi completa anche il professor Musso, noi abbiamo una collaborazione con l'istituto, poi lo spiegherà lui, con l'università, come Comune, questa collaborazione ha riguardato una serie di progetti, hanno riguardato il PUMS, la mobilità, attualmente c'è in fase anche la revisione del PUMS, entro il 2021.

Rispondo ad alcune domande e poi integrano l'ingegnere Pitossi e il professor Musso, anche sul tema del PUMS.

Ci sono alcune questioni che andranno affrontate nel progetto definitivo e nel progetto esecutivo, per cui si vuole andare sugli assi protetti, potranno essere assi protetti con telecamere, oppure con cordolatura, questo dipenderà anche dall'approfondimento che verrà fatto in sede di progettazione, però è indubbio come questo elemento sia proprio fondamentale e dia un valore aggiunto a quello che è il trasporto pubblico locale, perché permette la velocità del sistema.

I parcheggi, rispondo a Villa, sono previsti 700 posti auto sopra la rimessa AMT, è pensato come un parcheggio d'interscambio, già attualmente noi abbiamo un parcheggio d'interscambio a Genova Est, abbiamo un parcheggio ponte Fleming, vado a memoria, abbiamo un parcheggio d'interscambio anche di fronte a piazzale Marassi, all'altezza dell'istituto. Questo per quel che riguarda la Val Bisagno.

Quel parcheggio lì, quindi questo "hub", con l'autorimessa e il parcheggio, è strategico, perché l'uscita di Genova est è posizionata a poche centinaia di metri, è indubbio però, vado incontro a quello che ha detto il Consigliere Villa, che è



COMUNE DI GENOVA

importante pensare anche ad un interscambio, che non tenga soltanto conto di chi arriva in città tramite l'asse autostradale, ma anche chi arriva attraverso le provinciali e le statali, in particolar modo la statale 45 e le provinciali, che portano in città molte persone, quindi è importante incrementare ulteriormente anche la possibilità del parcheggio d'interscambio, più a monte, proprio per evitare che le persone arrivino direttamente in città con l'auto.

Tenuto conto che negli ultimi 10 - 15 anni il traffico, in genere sull'asse della Val Bisagno, è un traffico importante, anche perché c'è stato un incremento, dovuto anche alla presenza di nuovi insediamenti industriali, nuovi insediamenti commerciali, penso Bricoman, tutta la struttura Spazio Genova e altre, quindi è sicuramente un'asse importante, che porta molte persone che provengono dall'alta Val Bisagno, della Fontanabuona e anche dalle valli che vanno verso Montoggio, verso Casella, che alcune volte utilizzano questa via, piuttosto che utilizzare l'autostrada, soprattutto in un'epoca in cui l'autostrada ha molti problemi.

In realtà il passaggio dal filobus all' "opportunity charging", ne parlerà Pitossi, è un passaggio che si è concretizzato negli scorsi mesi, proprio per i passi avanti che ha fatto la tecnologia.

In questa fase c'è un'analisi costi benefici, che è in mano al Ministero, c'è un rapporto costante tra i nostri uffici e i Direttori del MIT, che ha proprio lo scopo, visto che sono progetti importanti, ci deve essere un approfondimento sulla base di dati, ha propinato questa interlocuzione, noi speriamo a breve di avere l'ok definitivo, però possiamo dire che viene visto come un elemento positivo, proprio per questo, all'interno di alcune schede che avete visto, è ancora riportato il filobus, quindi il pantografo, perché alcune schede sono quelle che sono state depositate nel PFTE, quindi, correttamente, non sono state modificate.

Questo è un sistema che deve raggiungere obiettivi, che sono positivi per tutti, non si tratta di accontentare gli autisti, piuttosto che i cittadini, se un sistema funziona accontenta tutti, deve essere un sistema che accontenta tutti, è evidente che è un sistema che vuol portare ancora più persone sul mezzo pubblico e in questo processo, in questo progetto, ha avuto hanno avuto un ruolo fondamentale, non abbiamo ancora citata, anche se sono intervenuti, ma è stato un ruolo fondamentale anche quello di AMT, perché AMT ha una conoscenza che è stata indispensabile, anche per orientare il progetto, quindi è stato un lavoro spalla a spalla, lo è ancora, lo sarà ancora nei prossimi mesi e nei prossimi anni, tra la direzione Mobilità, AMT e tutti i soggetti che si occupano di mobilità.

Sugli altri progetti avremo modo di parlarne, non ne parlerei qui, perché occorrerebbe molto tempo, si è citato lo Sky Tram, si è citata la monorotaia, preciso che una monorotaia è stata presentata istanza a gennaio, insieme ai progetti citati da Pitossi, però non abbiamo ancora l'ufficialità della copertura di questo investimento, quindi su questo dobbiamo aspettare, così come sugli altri progetti, la comunicazione del Ministero, che ci dirà quali di questi progetti, che erano superiori al miliardo di euro, come quantificazione economica, verranno scelti o premiati, quindi nel momento in cui avremo la certezza della copertura e



COMUNE DI GENOVA

del finanziamento, ma anche prima, se vorrete, potremo fare una Commissione, per illustrare gli elementi principali,

Sulla questione relativa al Carlini, anche su questo punto, giustamente Bernini ha sottolineato un aspetto, perché quando si cambia un progetto non è mai semplice, soprattutto su progetti di questo tipo e quando si sposta un sito, da una zona all'altra, questo vuol dire fare una parte di riprogettazione, andare a verificare gli impatti economici, in questo caso il Carlini che era già stato pensato anni or sono, è in corso l'approfondimento con la finalità di raggiungere gli obiettivi, quello di avere una rimessa che funziona, ampia e soprattutto sempre all'interno dell'asse del Levante, perché è su corso Europa, nello stesso tempo raggiunge anche un miglioramento, una riqualificazione, dell'impianto sportivo, per far questo dobbiamo tenere insieme tutti, dobbiamo riuscire a coprire l'investimento con i soldi nel progetto e poi anche con altri fondi che dovrebbero intervenire per la riqualificazione dell'impianto sportivo, su questo siamo in una fase di approfondimento tecnico, non essendo banale, come ha sottolineato il Consigliere Bernini.

Il Consigliere Grillo chiede un aggiornamento, manderemo anche, appena finita la Commissione, queste slide, in maniera tale che tutti i Consiglieri possono avere la possibilità di approfondire, di leggere, perché capisco che non è facile seguirle non avendole sotto mano.

Gli obiettivi, gli input progettuali di questo progetto, come abbiamo detto, sono quelli intanto della sostenibilità, che è un punto su cui puntiamo come città, partendo dal trasporto pubblico, fino arrivare all'efficientamento degli immobili e siamo l'iniziativa del Waterfront, che comunque avrà un impatto ambientale forte, in maniera positiva, perché è una progettazione pensata all'impatto ambientale, le progettazioni sul porto, di elettrificazione, quindi è una città, come tutte le città che guardano al 2030 o meglio al 2050, che devono pensare a progettazioni green a 360 gradi, questa è la strada, non è una strada facile, perché corrono anche dei cambiamenti di comportamenti da parte di tutti noi cittadini, però è un cambio che si è reso necessario, però per permettere questo cambio è necessario che la città implementi il servizio e dia servizi che siano più che concorrenziali, rispetto al mezzo privato.

Faremo un'audizione, dico a Giordano, che giustamente chiedeva la questione relativa allo Sky Tram e sul quinto asse.

Per quinto asse è stato chiesto il finanziamento a gennaio ed è un quinto asse sempre basato sull' "opportunità," quindi con un tipo di tecnologia del tutto simile a quella che abbiamo sui quattro assi, e questo è un approfondimento che abbiamo fatto dopo il 2018, era stato presentato il progetto e rivedendo il progetto abbiamo pensato che fosse necessario, oltre ad avere un prolungamento della metro, pensare a questa Pi greco rovesciato, quindi alla presenza di un quinto asse.

Sull' "opportunità" lascerei la parola a Pitossi, è chiaro che il cambiamento, mi rifaccio all'ultimo intervento del Consigliere Terrile, che ha centrato una criticità, che però può essere un'opportunità, cioè gestire un progetto in itinere, che è partito con i filobus e poi passare al "opportunità", è possibile farlo,



COMUNE DI GENOVA

assolutamente, però necessita di estrema attenzione, proprio perché alcune fasi di progettazione sono comuni e altre non lo sono, l'elemento però importante è che l' "opportunità" determinerebbe un risparmio, sull'intera opera, importante, che potrebbe essere riutilizzato, però da un punto di vista tecnico è un esercizio complesso e di grande impegno, quello di gestire, in questa fase, questo cambiamento.

Consigliera Fontana, sul ponente non erano state individuate delle aree per dei veri e propri parcheggi di interscambio, esiste il parcheggio di interscambio di Pra', però sono d'accordo con lei, che occorre fare un approfondimento e verificare, anche in quella zona, la disponibilità, erano state indicate dalle zone, ad esempio, a Voltri, di alcuni edifici in disuso, nella zona delle fabbriche, però in un secondo step è un approfondimento che possiamo fare.

Su Ferrovie occorrerebbe fare un capitolo a parte e lo faremo, dovremo fare un approfondimento con Ferrovie per il progetto Gate, lo faremo anche con Trenitalia, per quanto riguarda il miglioramento dell'efficacia del trasporto tra ferrovia e i quattro assi.

Questo lavoro è partito da lontano, come citava anche Campanella, c'è stata un'attività svolta dall'allora Vice Sindaco, Stefano Baleari, a cui ho preso il testimone di questo progetto su cui aveva lavorato e che stiamo portando avanti, noi spesso parliamo di trasporto pubblico locale e ci riferiamo soltanto agli autobus, in realtà questo un è progetto di trasporto pubblico locale, che va a migliorare anche il trasporto pubblico locale per i taxi, non l'abbiamo detto all'inizio e devo dire che è una cosa che invece va sottolineata, perché il trasporto pubblico locale è tutto, quindi anche i taxi sono trasporto pubblico locale, quindi ci sarà anche un miglioramento dei tempi di percorrenza anche di chi utilizza il mezzo privato, quindi il taxi.

Sulla questione delle moto sulle strisce, ha delle criticità, le ha sempre avute, comunque questo è un passaggio che è condizionato ad una piena condivisione con i rappresentanti sindacali, quindi sui temi della sicurezza.

Direi di far intervenire prima il professor Musso e poi Pitossi.

ROSSI - Presidente

Prego, professor Musso.

MUSSO - Direttore Smart Mobility Comune di Genova

Grazie.

Chiedo scusa a tutti, ma, come sapete, dopo 20 - 30 minuti dall'inizio della riunione, vi ho abbandonato per andare a fare esami e sono tornato verso la fine, quando stava parlando il Consigliere Giordano, per cui direi solo pochissime cose sugli ultimi interventi, che mi consentono di rispondere alla richiesta, che veniva anche dall'Assessore, che io inquadro un pochino il tema dei quattro assi, nell'ambito del PUMS.

Da questo punto di vista mi aiuta molto il primo intervento che ho sentito al mio ritorno, che è quello del Consigliere Giordano, che poneva alcune domande molto



COMUNE DI GENOVA

opportune e precise, nel rispondere volevo ricollegare il tema dei quattro assi a come era presentato nel PUMS, che abbiamo discusso in Consiglio, con molte riunioni, fatte a suo tempo, eccetera.

Come ricorderete, nel quadro strategico del PUMS, che venni a presentare in Consiglio, i quattro assi erano, dal punto di vista delle linee, dell'assetto, quasi esattamente questi, fatto salvo il prolungamento di Voltri, che ha ragioni trasportisticamente non del tutto giustificate, ma che capisco perfettamente, dal punto di vista dell'inclusività del progetto complessivo, ma a parte l'assetto degli itinerari, che era questo, ricorderete che il punto era zero emissioni, quindi sostanzialmente in oggi trazione elettrica, sede propria, il più possibile propria o preferenziazione semaforica, dove non c'è la sede propria.

L'argomento tecnologia era quello lasciato in bianco, in funzione di un'evoluzione tecnologica, che già allora dicevo essere molto rapida e se ricordate, in quelle riunioni, dicevo un po' provocatoriamente "Fra non molto avremo dei tram senza rotaie e dei filobus senza filo" e in effetti li abbiamo, cioè abbiamo adesso i mega bus elettrici, "opportunity charging", che sono effettivamente l'evoluzione di tutti e due.

Che cosa è avvenuto però dopo? Dopo quelle discussioni in Consiglio Comunale, molto proficue, c'è stata la COL del Ministero, del MIT, che era un po' rivolta all'indietro e consentiva di finanziare soltanto dei sistemi di metropolitana o tram o filobus ecco, quindi non consentiva di andare troppo verso l'evoluzione futura, quindi rispetto a quella COL, alla quale, naturalmente, il Comune ha risposto, abbiamo scelto, nella logica di contenimento degli aspetti più irreversibili, la soluzione filobus, che è espressamente menzionata nel PUMS, che venne approvato un anno dopo, della Città Metropolitana, nel luglio del 2019.

Questo è esattamente l'iter, naturalmente nel momento in cui il MIT, che nel frattempo ha anche cambiato nome, ha preso atto dell'evoluzione in corso e nelle COL successive, tra l'altro, ha incluso anche delle soluzioni come quella che noi andiamo a chiedere, questo ha consentito di riaprire la negoziazione, che comunque ha avuto successo e ha portato a questo grande finanziamento di 470 milioni, per il progetto di quattro assi, per dire al Ministero che adesso che abbiamo tutti preso atto dell'evoluzione tecnologica in corso, forse si può ottenere una miglioria, una soluzione tecnicamente migliore, che qualche anno fa non era truardata dalle COL Ministeriali e al tempo stesso forse che risparmia anche qualcosa, non tantissimo ma che permetta anche di risparmiare qualche cosa, di avere una maggiore reversibilità, eliminare l'effetto ragnatela, tutte le cose che ha detto anche l'Assessore Campora e l'ingegnere Pitossi.

Questo è esattamente il punto in cui ci troviamo, così rispondo anche al Consigliere Terrile, che chiedeva a che punto siamo in questo switch. Questo switch è in corso di negoziazione con il Ministero e al tempo stesso i progettisti hanno cominciato a lavorare, per quanto possibile, tenendo le due opzioni aperte, ben sapendo che, naturalmente, in sede di progettazione definitiva, questa negoziazione dovrà chiudersi, in un modo o nell'altro, speriamo, naturalmente, in quello più innovativo, ma comunque il progetto va avanti così come era stato



COMUNE DI GENOVA

approvato e finanziato dal Ministero, cioè con i filobus, che rimangono sempre un ottimo progetto.

Sul tema della protezione degli tassi, sull'intervento di Giordano, ma trasversalmente anche ad altri, sono perfettamente d'accordo con quello che dice il Consigliere Giordano, infatti un tema del PUMS era questo, che siano il più protetti possibile, il punto di caduta del 70% anche a me non soddisfa tanto, se fosse al 100% sarei più contento, è ovvio, però è un punto di caduta che risulta, da una ricognizione, quasi metro per metro, degli uffici della Mobilità e mi permetto anche di aggiungere, conoscendo, non solo a Genova, ma anche a Genova, la difficoltà che le comunità, i territori, i quartieri eccetera, siano disponibili a un cambiamento, anche migliorativo, ma che comporta, naturalmente, dei disagi, dei lavori eccetera, anche questo 70% bisognerà, lasciate che ve lo dica, difenderlo con le unghie e coi denti, tra l'altro, lascia anche capire quanto altri progetti fossero velleitari rispetto al difficile territorio di cui parliamo.

Detto questo e vengo anche un pochino a chi aveva chiesto il ruolo del mio personale eccetera, non c'è dubbio che nell'aggiornamento del PUMS, che è un aggiornamento biennale, come sapete, sul quale siamo, come università, personalmente già al lavoro, queste novità verranno ulteriormente tenute in conto, per la verità nel PUMS erano già presenti, ma essendo rimaste, se non ai blocchi di partenza, comunque in una fase un pochino più arretrata, saranno debitamente sottolineate.

Volevo rispondere alla Consigliera Fontana, che sì, un parcheggio d'interscambio è previsto, a Ponente, nel PUMS, ed è in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria, quindi è ancora un'indicazione del tutto preliminare, che dovrebbe andare di pari passo con la realizzazione del nodo ferroviario della nuova stazione ferroviaria e naturalmente anche interfacciarsi con il progetto del People Mover aerostazione Erzelli, di cui ha parlato l'Assessore Campora.

Infine, volevo dirvi molto d'accordo con quello che diceva il Consigliere Campanella, a proposito dell'interscambio pubblico - privato, nel senso che il senso del PUMS era proprio quello di far passare, di far transitare dall'era della concorrenza e della rivalità fra il trasporto pubblico e il trasporto privato, dove uno gioca ad ostacolare l'altro, all'era della complementarietà, cioè il trasporto privato come adduttore di trasporto pubblico e insieme assicurano un'efficacia a livello di mobilità.

In questa logica vanno i parcheggi di interscambio, in questa logica, in futuro, speriamo, vada anche un ampio discorso tariffario, che includa trasporto pubblico, parcheggi, transiti e così via e in questa logica, in futuro, andrà avanti un sistema di informazione, prenotazione, acquisto e pagamento online, di soluzioni di trasporto integrate, che mettono insieme sistemi pubblici, sistemi pubblici collettivi, sistemi pubblici individuali, sistemi di sharing e così via.

Infine volevo anche dirvi l'accordo con il Consigliere Cassibba, che ha accentuato molto una cosa che io condivido, cioè l'importanza, l'attenzione, per chi sulla strada ci lavora e da questo punto di vista una particolarissima attenzione al rispetto delle regole, l'altro ieri è entrata in vigore una regola, per il momento



COMUNE DI GENOVA

vale solo per Genova, che è finalizzata alla sicurezza, speriamo che questa regola vada avanti, che diventi presto una regola per tutto il Paese e non al contrario, che sia magari cancellata, sulla base di eventuali vizi di forma, come accaduto a Firenze o cose di questo genere, ma vorrei dire che anche questo era uno dei pilastri e continua ad essere uno dei pilastri del PUMS, cioè cercare di cambiare la cultura della mobilità, introdurre la cultura della mobilità sostenibile, attraverso preventivamente uno sforzo di educazione, che fino ad oggi, obiettivamente, non c'è mai stato e a posteriori anche un rispetto, di conseguenza anche sanzionare chi le regole non rispetta.

Grazie dell'attenzione.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Leggo quanto Giordano ha chiesto in chat, che mi chiede che venga pubblicata e consegnata ai gruppi, il decreto di funzionamento e di convenzione operativa.

Assessore Campora, c'era qualche altra integrazione?

CAMPORA – Assessore Mobilità

Mi scusi, ma direi che abbiamo risposto a tutti.

Naturalmente sulla documentazione, che ha richiesto Giordano, sicuramente l'avvieremo, anche perché le procedure per ottenere il finanziamento, di là della pubblicazione del decreto che c'è stato quest'estate, poi hanno tutta un'altra serie di attività successive, abbastanza complesse, sulle quali però noi siamo arrivati alla fine, perché oltre al decreto del Ministero, poi ci sono i decreti d'impegno di spesa, quindi di individuazione delle liquidità, che deve individuare lo Stato, all'interno delle sue partite contabili, però abbiamo ottenuto anche questa ed è l'ultimo step diciamo stato, quindi sicuramente la invieremo ai Consiglieri.

ROSSI - Presidente

Non ci sono altri interventi, io ho chiudere la Commissione.

Ringrazio gli auditi, i Consiglieri, ovviamente anche il professore Musso.

Buona giornata a tutti.

E S I T O

Presentazione del Progetto degli Assi di forza del Trasporto pubblico locale. Sono previste audizioni	RINVIO ALTRA SEDUTA
--	---------------------

Alle 12.55, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Presidente
(Davide Rossi)

documento firmato digitalmente