



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE 5 - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

Seduta pubblica del 3 Luglio 2018

VERBALE

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

Assume la presidenza il Consigliere Brusoni Marta.

Svolge le funzioni di Segretario la Signora Lunati Liliana.

Ha redatto il verbale la Ditta ISI S.r.l.

Alle ore 14:06 sono presenti i Commissari:

15	Amorfini Maurizio
3	Anzalone Stefano
16	Bernini Stefano
22	Brusoni Marta
19	Cassibba Carmelo
20	Ceraudo Fabio
17	Costa Stefano
8	Crivello Giovanni Antonio
5	De Benedictis Francesco
9	Fontana Lorella
10	Gambino Antonino
14	Giordano Stefano
7	Grillo Guido
21	Immordino Giuseppe
6	Lodi Cristina
11	Maresca Francesco
1	Pandolfo Alberto
2	Pignone Enrico
12	Pirondini Luca
23	Rossetti Maria Rosa
24	Rossi Davide
18	Terrile Alessandro Luigi
13	Vacalebri Valeriano
4	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Ariotti Fabio
2	Bruccoleri Mariajose'
3	Mascia Mario
4	Putti Paolo



## COMUNE DI GENOVA

5	Remuzzi Luca
6	Santi Ubaldo

Assessori:

1	Balleari Stefano
---	------------------

Sono presenti:

**Dott. Tallero (Direz. S.G.O.I.); Prof. Musso (C.I.E.L.I.); Sig. Bozzo (C.I.E.L.I.); Sig.na Bella (C.I.E.L.I.); Sig. Gallorini (C.I.E.L.I.); Sig.na Bruzzone (C.I.E.L.I.); Sig. Rosa (Progettista percorso ciclopedonale Valpolcevera); Ing. Beltrami (Amm.re Unico A.T.P.); Dott. Malerba (Vice Presidente A.T.P.); Arch. Raffetto (Presidente Ordine Architetti Genova); Ing. Sterpi (Ordine degli Ingegneri Genova); Sig. Lantieri (OA WWF Genova Città Metropolitana).**

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

O.d.g.: piano urbano per la mobilità sostenibile.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Buongiorno a tutti, procediamo con l'appello. Do ora la parola al professor Musso, che inizia a rispondere alle domande che alcuni consiglieri avevano fatto nella precedente commissione, grazie.

### **PROF. MUSSO (C.I.E.L.I.)**

Grazie Presidente, io ho preso nota nella scorsa seduta, di tutti gli interventi che hanno seguito l'esposizione delle linee guida del piano urbano della comunità sostenibile e mi sono segnato tutte le domande che mi sono state rivolte, in realtà in parte non a me e non al gruppo che ha redatto le linee guida del piano, alcune erano all'assessore, ovviamente queste le salterò, ma vado a rispondere a quelle che competono al gruppo di lavoro che tra l'altro oggi è presente più nutrito, come vedete perché c'è stato un pochino più di preavviso quindi, professor Bozzo, dottoressa Bella, dottor Gallorini e dottoressa Bruzzone.

Bene nell'ordine in cui sono stati fatti gli interventi, il consigliere Grillo ha segnalato che rispetto all'esposizione che è stata fatta l'altra volta, gli argomenti devono essere approfonditi, ovviamente siamo d'accordo e siamo a disposizione nelle sedute che il consiglio, la commissione vorranno convocare, e ha sottolineato l'importanza della tempistica degli interventi, cosa su cui pure siamo d'accordo e naturalmente in questo senso andava anche la proposta di un segretariato del piano che in qualche modo abbia la responsabilità di seguire quello che verrà approvato a valle di questo quadro strategico e del vero e proprio piano urbano della mobilità sostenibile che come detto non è il documento che abbiamo presentato la volta scorsa.



## COMUNE DI GENOVA

Per quanto riguarda il consigliere Pignone, mi sono segnato l'esigenza di dare più attenzione ai singoli territori su diversi temi, in particolare citava anche quello della mobilità dolce, naturalmente da parte nostra, anche qui c'è la piena disponibilità, segnalo che c'è una tempistica del Pums, data non da noi ma dal decreto ministeriale del Rio, che è di agosto 2017 ma pubblicato nell'ottobre 2017 e che prevede che le città si debbano adottare del PUMS entro 24 mesi dalla pubblicazione, quindi, l'approvazione finale dovrà aver luogo entro l'ottobre del 2019, questo lo segnalo come dead line per tutti nell'ambito della quale poi ci sono tutte le procedure di cui abbiamo a suo tempo parlato.

A proposito di mobilità dolce e di piste ciclabili, lo stesso consigliere Pignone evocava l'uso del termine snake e voleva avere qualche delucidazione, in realtà, visto correttamente sulla versione integrale del documento, e questo necessita di una piccola spiegazione, uno dei tre assi individuati per piste ciclabili, di cui abbiamo fatto vedere la volta scorsa la planimetria, è quello costiero che va da Fiumara Boccadasse, su questo asse in particolare, il sindaco e l'assessore hanno accolto positivamente un progetto che è stato offerto da privati cittadini sostanzialmente, i quali hanno nell'arco di un anno sviluppato un progetto che ha natura di progetto preliminare con caratteristiche di grande attrattività anche di tipo turistico ed in particolare in alcuni punti, segnatamente nell'area del porto antico, questo progetto, dovuto a due architetti, da uno studio di architettura, prevede un tratto breve, ma un tratto in sopraelevazione che in questo evita lo snake della pista ciclabile di Copenaghen e di altre, chiaro che questo è un elemento che fa lievitare non poco i costi della realizzazione di quella pista ciclabile, noi a livello del quadro strategico abbiamo recepito coerentemente con le indicazioni dell'amministrazione, quel percorso, come uno di quelli che comunque noi ritenevamo prioritari, quello costiero, abbastanza naturale che lo sia, e gli altri due come sapete sono quello che passa lungo l'asse del centro di Genova e quello che segue l'asse della Val Bisagno, risalendo fino all'altezza dello stadio Luigi Ferraris.

Per quanto riguarda l'ipotesi di includere i forti in un progetto di mobilità che comporti l'utilizzo di mezzi a fune, sempre consigliere Pignone, è una buona idea che possiamo cercare di sviluppare, la ringrazio per questo suggerimento, per quanto riguarda l'aspetto. la domanda relativa ai finanziamenti, in realtà esistevano due slide nella versione sintetica della volta scorsa, che nel frattempo poi durante le sua domande aveva anche proiettato in maniera tale da poterle vedere nell'esposizione che durò 45 minuti ma che pur sempre era sintetica rispetto a tutto quello che ci sarebbe stato da dire, alla fine non feci vedere quelle due slide ma naturalmente sono a disposizione per farle vedere questa volta, se lo riterrete opportuni, se non le avete viste poi sul cartaceo, sul documento a vostra disposizione.

Il consigliere Bernini ha fatto molte osservazioni rilevanti e in particolare ha evocato l'ipotesi di un trasporto a fune anche nella Val Bisagno se ho preso bene l'appunto, la cosa sicuramente può avere gli elementi di interesse, dal nostro punto di vista ritenevamo utile che si prediligesse un'unica soluzione tecnologica per le 4 linee che abbiamo chiamato le linee di forza, sulle quali è ancora da valutare se la tecnologia più adatta sia



## COMUNE DI GENOVA

quella del tram o quella del superfilobus, a tre carrozze, che deve essere per altro ancora omologato in Italia, ma che si spera lo sia presto, questa è ancora un'opzione che il quadro strategico del piano in questo momento lascia aperto, però invece riteniamo che per una serie di motivi di efficienza della gestione complessiva, sarebbe bene che ci fosse una sola tecnologia per tutte le linee di forza, una delle quali è appunto quella del Val Bisagno. Per quanto riguarda l'osservazione sempre del consigliere Bernini relativa al fatto che, per esempio a Sestri le rastrelliere per le bici ci sono e sono desolatamente vuote, vorrei dire che il tema delle bici e delle piste ciclabili, le rastrelliere eccetera, risente un po' della mancanza di una massa critica di interventi, per cui se si fanno le cose sporadicamente e da un punto di vista territoriale, in modo molto disperso, il rischio che quelle poche cose che sono state fatte in questi anni, alla fine riescano ad essere anche relativamente sotto utilizzate, quindi per noi è importante come del resto prevede questa legge numero 2 del 2018, quella che prevede il bici plan all'interno dei piani urbani della mobilità sostenibile, è importante che le misure per la ciclabilità siano tra di loro molto coordinate, il che significa piste ciclabili, rastrelliere, interscambio rispetto al trasporto pubblico, con la collocazione di un apposito sistema di bike sharing, che oggi già esiste ma è in modalità diciamo non elettricamente assistita, e questo lo rende poco attrattivo per la nostra città vista l'orografia, sul fatto che le piste ciclabili debbano essere anche interne non solo costiere, siamo pienamente d'accordo, infatti in questo senso, la volta scorsa abbiamo visto in pochi secondi, ma l'asse in fondo principale dal punto di vista dell'utilizzo, è secondo noi quello che innestandosi da quello della Val Bisagno, segue la direttrice di Brignone 20 settembre e poi fino a principe, con l'attraversamento anche di zone di area pedonale e del centro storico, rispetto alle quali noi per altro prevediamo che sia istituito per biciclette un limite di velocità di 10 km/h perché altrimenti ci sono a nostro avviso dei problemi di sicurezza.

Consigliere Gambino, sul tema dei costi, anche qui faccio riferimento alle slide che ho proiettato nel proseguo del dibattito la volta scorsa, ma che sono naturalmente se non sono state bene focalizzate, lì oppure nell'esame poi del carteggio, sono disponibili a rivedere adesso naturalmente insieme a voi, per quanto riguarda poi la tempistica, qui c'è un problema evidentemente anche di scelte politiche, che si accavallano di scelte tecniche, il piano mette in gioco un centinaio di misure, ed è ovvio che la messa a sistema di tutto questo richiederà diversi anni, forse una decina nell'insieme, quindi molto probabile che in quella fase, cioè terminato l'accordo su che cosa deve essere fatto, sia decisiva una valutazione di tipo politico su che cosa deve essere fatto prima, da questo punto di vista mi permetto di dire che non è indispensabile attendere due anni per cominciare a fare la prima cosa, cioè incoerenza con quello che è il quadro che si sta delineando, se l'amministrazione vuole cominciare a fare delle cose, secondo me lo può fare, anche avviare delle progettazioni rispetto ad alcune delle cose che vengono proposte.

Per quanto riguarda il tema degli incentivi alle lettere, con particolare per le moto, sempre in riferimento del consigliere Gambino, non abbiamo previsto incentivi specificamente per le moto ma si per i veicoli elettrici nel loro complesso, c'è un sistema



## COMUNE DI GENOVA

sia di previsione di investimenti sulle colonnine di ricarica, sia di incentivi per l'utilizzo e l'acquisto di veicoli elettrici, per altro, mentre noi stavamo elaborando le linee guida che ho presentato la volta scorsa, l'amministrazione aveva già nel frattempo alcuni mesi fa, varato una prima ondata di incentivi per l'acquisto, se ricordo bene, biciclette e scooter elettrici, e su come dividere questi incentivi, è una scelta che l'amministrazione farà.

Dal punto di vista degli incentivi all'elettrico, mi permetto anche di dire che il piano propone anche una filosofia di disincentivi al termico, che però dovrebbe avere una modalità un pò nuova, cioè invece di fare, come stanno facendo già molte città, anche in Italia, di dire, dalla data x ad esempio, i diesel non circolano più nel centro, l'idea nostra è che il piano dovrebbe dire, " dalla data di approvazione del piano, chi acquista un diesel, dopo quella data, andrà incontro ad una serie di restrizioni progressive, cioè la logica è quella di non colpire retroattivamente chi oggi ha già un veicolo che non ha determinate prestazioni, però si di promuovere una funzione diciamo educativa del piano che dice, bene da questo momento la regola è questa, e dal momento in cui stabiliamo nuove regole, chi vuole acquistare un veicolo con certe caratteristiche, sa che poi può andare incontro ad una serie di disincentivi perché questo va nell'interesse generale.

Consigliere Maresca, sono naturalmente molto d'accordo sulle considerazioni che ha fatto che sono anche quelle sul tema dei flussi di traffico da e per i varchi portuali, naturalmente l'auspicio di riuscire a dirottare una bella fetta sul trasporto su ferro, è anche questo condiviso, ed è naturalmente una conseguenza di scelte modali che vanno al di là del potere diciamo decisionale dell'amministrazione comunale su cui ad esempio gli investimenti sul terzo valico ferroviario potranno avere probabilmente una qualche significativa conseguenza.

Per quanto riguarda l'esperienza di Sion di piccolo autobus elettrico senza conducente, tecnicamente è possibile, non è detto che sia conveniente ma potrebbe avere una funzione dimostrativa, il rischio è che un piccolo autobus elettrico senza conducente, messo in un'area a forte frequentazione di pedoni, sia sempre fermo. cioè non è abbastanza cattivo diciamo così, dovrebbero ogni tanto stirarne qualcuno per educare i pedoni, si ferma continuamente nel momento in cui c'è un ostacolo, ma rende questo di una relativamente difficile applicazione; consigliere Avvenente, diceva che fine avesse fatto l'accordo di programma per il Ponente, vive, il gruppo di lavoro l'ha considerato un dato del contesto, e in forza di quello, la linea di forza di cui abbiamo parlato la volta scorsa, e che arriva diciamo, percorre il Ponente genovese, si assesta su Sestri, e non va oltre e noi confidiamo di poter contare sulla ristrutturazione del nodo ferroviario che consentirà l'utilizzo urbano della ferrovia in particolare appunto della ferrovia costiera del Ponente.

Per quanto riguarda l'impostazione generale che dal consigliere Avvenente, bisogna fare un discorso di qualità del Tpl, per cui, non è che si abolisce o si contrasta, o si ostacola la mobilità privata, ma si induce il cittadino a scegliere il mezzo pubblico perché più efficiente, conveniente e più comodo, bè è appunto esattamente diciamo l'impostazione che il nostro quadro strategico ha inteso bene. Per quanto riguarda la nave bus, sempre



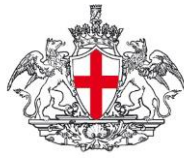


## COMUNE DI GENOVA

consigliere Avvenente, qui per noi vive, ne parliamo nella slide numero 185 del documento integrale che avete a disposizione, ma non è quello che vi ho proiettato la volta scorsa, per quanto riguarda le piste ciclabili, la critica del consigliere Avvenente, relativamente alla difficile areografia genovese, diciamo, questo parlo un pò anche per esperienza personale, che la bicicletta elettrica ha di fatto risolto e compensato il problema aerografico, quindi questo è un vantaggio sopravvenuto per la nostra città rispetto a quella che era la situazione precedente, il vero problema dell'utilizzo della bicicletta in città in una città lunga come Genova, è il problema della velocità, e quindi del tempo relativo alle distanze piuttosto lunghe, però riteniamo comunque anche con questo limite, le possibilità di maggior utilizzo nell'area genovese, siano molto notevoli, è emerso dall'intervento del consigliere Avvenente, dell'uso o meno delle corsie preferenziali per i veicoli a due ruote, questo è un tema dibattuto a mia memoria da molti anni a Genova, ciascuna delle mie soluzioni ha dei pro e dei contro, per cui se volete gli enunciamo, il piano non prende posizione su questo punto, probabilmente il consiglio darà qualche indicazione, l'amministrazione assumerà un orientamento, al momento noi non prevediamo l'utilizzo delle corsie riservate per i veicoli a due ruote, è anche vero che si potrebbe immaginare un utilizzo magari limitato alle fasce orarie in cui i mezzi pubblici sono molto rari.

Consigliere Crivello, ha parlato dell'esigenza di un confronto con la città, naturalmente anche su questo gruppo di lavoro che coordino, è sempre a disposizione, e per quanto riguarda la riclassificazione delle strade di cui abbiamo parlato, e il consigliere aveva ricordato nel suo intervento, chiedendo se si riferiva all'aspetto della mobilità oppure alle caratteristiche delle strade, naturalmente per noi, e per quanto abbiamo scritto nel piano, rileva effettivamente la diversa funzione che devono avere nel sistema della mobilità cittadina, cioè delle strade di scorrimento che servono effettivamente per le medie percorrenze nell'ambito urbano, ben distinta dalla viabilità di quartiere locale che troppo spesso oggi, per questa mancanza di differenziazione, è invece impiegata da veicoli che devono sostanzialmente andare da un'altra parte rispetto all'area che stanno impegnando, questo secondo noi è da evitare, da ultimo l'intervento del consigliere Giordano, che ha fatto diverse domande, quali sono i confini del centro, in particolare citando una mia espressione, quando ho detto "se manchi il parcheggio di Di Negro, sei già in centro", quindi evocando che secondo me il parcheggio è in centro, il contesto di quell'affermazione era "sto andando verso il centro della città", quello rappresenta il filtro dove posso posare la macchina e prendere la metropolitana e scendere a palazzo San Giorgio, e così via, se manco quel parcheggio arrivo in centro nel senso di più in centro di quanto non sia il parcheggio Di Negro.

Apro un pochino una riflessione, il consigliere, forse anche un esperto del movimento 5 stelle che ponevano la volta scorsa, cioè quanto è importante e valida la soluzione o la filosofia dell'interscambio nel piano mobilità, allora la nostra opinione che sia assolutamente la filosofia da percorrere, perché è il modo con il quale si attrae alla mobilità pubblica che deve avere un ruolo permanente nel sistema della mobilità cittadina, le maggiori fette possibili e auspicabili di mobilità attualmente privata, essendo che,



## COMUNE DI GENOVA

immaginare un trasporto che raccolga tutta la domanda di mobilità nei luoghi molto dispersi in cui si forma, con un offerta di tipo pubblico, avrebbe evidentemente un livello di capillarità a cui corrisponderebbero dei costi eccessivi, in un certo senso, estremizzando si potrebbe dire che un trasporto pubblico che prende l'utente in qualunque casa, esiste già ed è il taxi, però come dimostrano le tariffe del taxi, è un sistema che diventa troppo costoso, quindi per noi la filosofia deve essere necessariamente quella di accettare l'idea che da un origine dei flussi, naturalmente molto dispersa e molto capillare, i flussi si muovono con un origine di trasporto privato, ma riuscire ad accettare questi flussi privati, il più possibile con delle soluzioni efficienti, perché altrimenti, e questo sono pienamente d'accordo con le cose che venivano dette con quelli interventi, altrimenti è vero che il soggetto che è uscito da casa sua con il suo automezzo, tendenzialmente a quel punto non lo molla più e arriva fino in centro e crea i problemi che tutti stiamo cercando di combattere, per quanto riguarda l'integrazione tra piste ciclabili e trasporto pubblico, certamente sì, è un ottimo suggerimento, il piano lo sviluppa anche se non avevo parlato nel già troppo lunga esposizione orale, per quanto riguarda le piste pedonali, se intende le aree pedonali, nelle aree pedonali, com'è noto, è consentita la circolazione delle biciclette, noi però chiediamo che il piano preveda il limite di velocità per le biciclette nelle aree pedonali, se invece ci sono dei percorsi pedonali, invece quello è inibito anche alla biciclette, il discorso per eventuali percorsi pedonali, segue un po' la filosofia che si è proposta per quanto riguarda le zone pedonali, dovrebbe essere principalmente una proposizione dal basso, diciamo così, cioè da parte dei territori e dei quartieri che, forse meglio del livello centrale, sono in grado di stabilire quali sono le strade o i pezzi di strada che potrebbero prestarsi per questo tipo di iniziativa che a livello generale è molto auspicabile.

Per quanto riguarda l'integrazione tariffaria tra diverse modalità e trasporto pubblico, ovviamente noi siamo favorevolissimi, lo stesso sistema di pagamento unificato che ho presentato la volta scorsa, in qualche modo, amplia questa visione anche all'integrazione fra mobilità privata e condivisa da un lato e mobilità strettamente pubblica dall'altro, naturalmente poi sappiamo che la partita degli accordi fra aziende, fra Mt e Trenitalia, è una partita molto complicata da giocare al di là delle indicazioni di un piano, per quanto riguarda la mancanza degli obiettivi numerici, in realtà questi li dovrà provvedere il PUMS vero è proprio, quindi le linee strategiche sono queste e bisogna andare in queste direzioni, da questo punto di vista gli obiettivi possono essere obiettivi di tendenza, che per altro sono indicati nella versione integrale del piano, anche se non abbiamo parlato nell'esposizione orale perché erano largamente condivisibili, per quanto riguarda obiettivi numerici, il PUMS definitivo dovrebbe prevederne alcuni, secondo degli indicatori che sono tassativamente ed esplicitamente previsti dal decreto del Rio.

Spero non mi sia sfuggita nessuna domanda, quindi io, scusandomi della lunghezza, credo di avere risposto alle domande rivolte al gruppo del dibattito della volta scorsa.



COMUNE DI GENOVA

## **BRUSONI-PRESIDENTE**

La ringrazio, continuiamo con le domande, con i consiglieri che vedo prenotati. Prima di continuare la discussione, vedo che è arrivato Luca Remuzzi e gli porgo i miei migliori auguri perché è diventato neo papà questa notte. Consigliere Terrile prego.

## **TERRILE-PD**

La prima domanda, riguarda in realtà il metodo, volevo sapere se erano stati invitati come auditi i sindacati, ed in particolare le confederazioni, perché mi risulterebbe che non siano state invitate le confederazioni, penso invece che sia utile ad una discussione del genere, che non siano invitati solo i sindacati dei trasporti, ma anche i sindacati delle confederazioni in generale, perché discutendo di un piano che riguarda la mobilità generale, e quindi come dire, le varie modalità di essere cittadini genovesi, sarebbe interessante avere il parere anche dei sindacati.

Ho una domanda invece sul tema dell'integrazione tariffaria ferroviaria, nel senso che si legge sulla stampa della possibilità che dal primo gennaio salti l'integrazione, volevo appunto capire meglio, terza domanda, io credo che sarebbe utile fare una prosecuzione di questa discussione sentendo anche le Ferrovie, perché Ferrovie dello Stato, oltre a essere soggetto dell'integrazione, è un potenziale partner della mobilità genovese.

Leggiamo sul giornale che in un recente incontro avvenuto in Regione, in presenza del sindaco, del presidente Totti, ferrovie ha dato la disponibilità a pensare, studiare, progettare la tranvia in Val Bisagno che è uno degli assi forti della mobilità del futuro della nostra città, e sarebbe interessante capire quali sono le disponibilità di ferrovie in questo senso, per approfondire, se poi invece l'approfondimento non riguarda i consiglieri comunali, penso che sarebbe un peccato, nel senso che l'approfondimento almeno a livello teorico e a livello di volontà, penso che possa essere, quindi ecco la domanda che faccio al presidente era se c'era la possibilità di fare una prosecuzione di questa commissione sia con le confederazioni sindacali, che con la presenza di Ferrovie dello Stato.

## **BRUSONI-PRESIDENTE**

Prego consigliere Crivello

## **CRIVELLO-LISTA CRIVELLO**

Mi ha escluso dalla proposta, dando un giudizio positivo su lavori che si sono svolti nella passata commissione, credo che per poter completare davvero un lavoro sinergico e comune e condiviso, la presenza, sarebbe meglio riaggiornando la nuova commissione anche con l'organizzazione sindacale, credo che sarebbe utile per tutti.





COMUNE DI GENOVA

## **BRUSONI-PRESIDENTE**

Rispondo, i sindacati sono stati invitati oggi, abbiamo qua le mail che son state mandate con l'invito, invece accolgo poi la proposta di invitare prossimamente anche le ferrovie. Ci sono delle mozioni d'ordine, consigliere Pirondini e poi consigliere Villa.

## **PIRONDINI-M5S**

Si grazie, chiedo se non fosse magari il caso di ascoltare prima gli auditi.

## **BRUSONI-PRESIDENTE**

Possiamo anche procedere in questo senso, prego consigliere Villa

## **VILLA-PD**

Si anche la mia era la stessa identica proposta, quella di sentire e audire gli invitati, tra tutte quelle associazioni per fortuna sono numerose, che a Genova in maniera volontaria e gratuita si occupano di mobilità, danno l'apporto chiaramente a contenuti dei quali oggi stiamo parlando, quindi io mi sono permesso di chiamare alcuni di loro, alcuni li vedo presenti e li ringrazio, però per esempio nel caso della città, ma anche in particolar modo della Val Bisagno, ci sono persone che si prodigano annualmente e giornalmente per far sì che arrivino contenuti a questa amministrazione e quindi volevo sapere quali erano stati invitati e chi era presente in maniera che almeno ci rendiamo conto con chi e di che cosa stiamo parlando, se così non fosse, mi sembrerebbe opportuno nuovamente, io mi premurò sicuramente di darvi l'elenco delle persone che si occupano in questa città e associazioni di mobilità, visto che partecipavo con grande piacere anche con la precedente commissione consiliare, e mi sembrava già allora che queste persone avessero fatto domande all'amministrazione precedente, e a questa alle quali non è mai stato risposto, quindi ritorneremo a parlare in maniera anche un pò noiosa e retorica di soliti problemi, ma eventualmente questa amministrazione oggi che amministra la città, io credo che anche successivamente gli articoli che si leggono quotidianamente sui giornali e che spesso, non si discutono in questa commissione che è il luogo deputato invece a parlarne, avrebbero giustamente appunto una giusta soddisfazione, io quindi nel mio successivo intervento, mi scuserò con gli auditi, ma ripeterò sempre le stesse identiche cose che ho fatto prima nel precedente ciclo amministrativo e in questa dove prima o poi dovremo dare ad almeno tutti i genovesi, ma ad alcuni in parte perché credo ne abbiano più bisogno, determinate risposte, e leggiamo a mo di slogan di gran rispetto so quotidiani, ma spesso non si ritrovano nei dibattiti di questa commissione, grazie.



COMUNE DI GENOVA

## **BRUSONI-PRESIDENTE**

Consigliere Villa, questa non era una mozione d'ordine, comunque rispondo che se vuole le consegno la documentazione di tutti gli auditi che sono stati invitati, abbiamo ricevuto addirittura in prossimità delle ore 14 delle richieste da parte di associazioni di essere audite, nonostante ho creato anche disagio all'ufficio commissioni, di aver ricevuto anche richieste, sono stati assolutamente invitati nonostante questa richiesta fosse pervenuta come le ripeto poche ore alla nostra commissione, quindi se a lei fa piacere, qui ci sono tutti gli auditi numerosi che sono stati invitati, certi sono venuti, altri no, e accetto volentieri come sempre ho fatto in questo anno, suggerimenti per invitare altri auditi, questi suggerimenti naturalmente però devono prevenire in tempo e non durante la commissione stessa.

Ora procediamo secondo la mozione d'ordine del consigliere Pirondini, e invito gli auditi a dirmi coloro che hanno piacere a intervenire, e quelli che invece ora preferiscono stare ancora ad ascoltare per poi intervenire successivamente. Do la parola all'architetto Raffetto, prego.

## **ARCH.RAFFETTO- PRESIDENTE ORDINE ARCHITETTI GENOVA**

Buongiorno a tutti, mi presento, per chi non mi conosce sono Paolo Raffetto, e sono il presidente dell'ordine degli architetti di Genova, siamo stati invitati dal professor Musso nell'ambito dei lavori di stesura di queste linee guida, a partecipare con un contributo, per cui se mi è concessa la facoltà oggi, vi illustro molto sinteticamente, molto velocemente, quelli che sono da parte nostra, alcuni appunti, probabilmente forse alcuni sono già stati trattati nella precedente seduta, però mi faceva piacere, intanto evidenziare il nostro parere di categoria molto positivo, perché si parla di pianificazione strategica, quindi non di una pianificazione contingente, sicuramente questa città ha problemi di mobilità che sono diventati contingenti, però quando si affronta su lungo periodo com'è parso di aver capito, lo strumento del PUMS si prefigge, credo sia sempre un'ottima cosa perché questo ci consente di affrontare in maniera integrata tutti i problemi.

Da questo punto di vista, il nostro principale auspicio è che il piano urbano della mobilità sostenibile, diventi uno strumento integrato alla pianificazione urbanistica della città, credo che nelle premesse sia ben stato evidenziato dal lavoro coordinato del professor Musso, di come una mobilità efficiente ed efficace in tutti i suoi aspetti, sia proprio il presupposto poi per una rigenerazione della città, una riqualificazione delle periferie, insomma, tutti temi che sicuramente a voi sono noti.

Da questo punto di vista quindi, il nostro auspicio è che questo lavoro venga condiviso poi in qualche modo elaborato insieme all'assessore Cenci, all'assessorato all'urbanistica e sicuramente anche all'assessorato ai lavori pubblici che in qualche modo poi per la parte comunale genovese, dovrà portare avanti i propri temi e lavori soprattutto, che saranno necessari.



## COMUNE DI GENOVA

L'auspicio che poi nel proseguo, perché poi qua si parla di linee guida, nel piano stesso si possa scendere ovviamente di scala, quindi si possono portare degli esempi ma anche degli interventi che abbiano una realizzabilità che sia magari divisa per step successivi, quindi come vi dicevo, credo che sia molto importante e molto rilevante che sia stato fatto un lavoro su lungo periodo, sarà però necessario che nelle sue linee di attuazione, questo PUMS preveda degli step pienamente operativi e di avanzamento, di attuazione dello stesso, in modo che ci sia anche un po' un calendario di verifica e la possibilità credo anche di un aggiornamento di questo documento e di questo piano.

Da questo punto di vista, un tema che è toccato dal piano, ma che forse si potrebbe sviluppare poi nel proseguo dei lavori, potrebbe essere anche quello, abbiamo individuato un po' il tema delle fasce deboli, intendendo come fasce deboli sia gli anziani che i bambini, cioè un tema che forse non è toccato, chiedo scusa se invece non l'abbiamo colto, che è quello ad esempio del trasporto dei bambini nell'orario scolastico, sappiamo tutti bene che durante il periodo scolastico, nelle ore di congestione, soprattutto per le fasce della scuola primaria, e la prima scuola secondaria, in effetti ci sono delle concentrazioni di traffico che negli altri paesi, d'Europa, del mondo, sicuramente con caratteristiche diverse da Genova, hanno delle soluzioni da parte del pubblico, e questo magari ha a che fare proprio con una riqualificazione, un sistema di manutenzione urbana che consenta di arrivare facilmente bene alle scuole e agli asili a piedi, da questo punto di vista anche il tema degli anziani merita particolare attenzione perché la città di Genova da questo punto di vista non è una città facile.

Un altro aspetto che secondo noi potrebbe essere un buon punto di partenza che ha degli aspetti positivi, in realtà è la presenza delle due ruote, quindi moto e motorini in città, e sicuramente ha delle problematiche, ha dei problemi proprio di sicurezza, lo leggiamo quotidianamente sui giornali, problemi di incidenti, credo un tema di sicurezza da questo punto di vista, però essendo Genova una delle città con la maggiore incidenza di questa tipologia di movimento, crediamo che quanto meno sul breve periodo poi, quando arriveremo ad avere tutto il sistema integrato come ci è stato descritto, probabilmente tutte le persone potranno declinare in maniera diversa le loro esigenze di mobilità privata magari anche attraverso i mezzi pubblici, ora è un fatto peculiare di questa città e così c'è un po' un auspicio e bisognerebbe sempre partire dagli aspetti positivi che si hanno ed è una cosa che già funziona, perciò c'è un auspicio in questi termini, nelle linee guida non abbiamo trovato molto in questo tema, sicuramente, e mi avvio alla conclusione, c'è un tema generale visto che la mobilità, com'è stato ricordato, si avvia soprattutto su un utilizzo fondamentalmente di energia elettrica, c'è un tema che in parte esula poi dalle competenze di questo lavoro, forse dello stesso vostro consiglio comunale, che però è quello che riguarda come questa energia elettrica viene prodotta, perché sicuramente l'energia elettrica ha tanti aspetti positivi rispetto al ciclo produttivo e distributivo che dovranno essere valorizzati in qualche modo sistemati, però bisognerebbe forse che in questa fase, siccome si punta il PUMS punta tanto l'attenzione sull'utilizzo dell'energia elettrica, capire un attimo meglio un approfondimento come potrà avvenire, se anche



## COMUNE DI GENOVA

all'interno della città stessa potrà esserci una maggiore produzione da fonti rinnovabili o altri sistemi perché questo fundamentalmente sia possibile o attuabile, da questo punto di vista ricordo che il ruolo del nostro ordinamento professionale è quello di fornire il parere alla pubblica amministrazione quindi ci rimettiamo nuovamente a disposizione di tutti voi e di chi sta svolgendo lavoro e vi ringrazio per l'attenzione.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

La ringrazio, do ora la parola all'ingegner Beltrami.

### **ING. BELTRAMI-AMM.RE UNICO A.T.P.**

Volevo solo dare il punto di vista di A.M.T e dire che A.M.T è stata coinvolta sin dall'inizio nel processo di redazione del PUMS, e quindi crediamo di aver dato un contributo, per cui dal punto di vista di A.M.T e qui di la versione del trasporto pubblico eh possiamo avere, siamo soddisfatti del disegno che prevede metropolitana, 4 assi di forze, linee di adozione, è quindi un disegno che ci soddisfa, ci tengo anche a dire che rispetto a queste linee guida che avete visto all'interno dell'azienda, abbiamo già provveduto a darne ampia visibilità con un evento a cui lo stesso Cieli è stato invitato con oltre 100 persone coinvolte, sindacati interni compresi, proprio per avere chiarezza e visibilità di dove dovrà andare il trasporto pubblico genovese, entrando un attimo nei punti di attenzione che ci teniamo come azienda sempre a sottolineare ma che ripeto sono inseriti nel PUMS ma che ripeto ci preme nell'esecuzione non si perdano di vista, sono il tema delle rimesse, tema importante perché la mancanza delle rimesse può rendere difficile l'erogazione economica ed efficiente del servizio, e la necessità di un progetto che sia globale e non a pezzi, nel senso che le progettazioni o le realizzazioni del progetto a pezzi, rischiano di aumentare la complessità con la gestione di più tecnologie, l'idea, noi suggeriamo di avere il più possibile una realizzazione che sia più rapidamente possibile dell'intera rete, ad esempio i 4 assi di forza, perché questo consentirebbe la gestione della rete trovandosi con dei tronconi di linea non comunicanti e quindi con enormi problemi di gestione del parco mezzi oltre che di aree di impostazione delle linee di adozione quindi il più possibile noi suggeriamo e chiediamo che ci sia un progetto che fin da subito parta in maniera organica e che venga portato a termine in tempi brevi.

Ultimo punto, unica tecnologia per i 4 assi di forza, per evitare diverse tecnologie perché poi se non la complicazione di gestione del sistema rischia di esagerare, però ripeto, segnalo questi punti perché già tutti compresi nel PUMS ma ci tengo che ne venga colta l'importanza e che non si perdano poi nelle fasi di implementazione, grazie.



COMUNE DI GENOVA

## **BRUSONI-PRESIDENTE**

Qualche altro audito che desidera intervenire? Prego gentilmente se si può presentare, grazie

## **SIG.ROSA-            PROGETTISTA            PERCORSO            CICLOPEDONALE VALPOLCEVERA**

Sono Gregorio Rosa, Presidente dell'associazione liberi di muoversi, un'associazione che ha come obiettivo quello di poter dare una riqualificazione della nostra valle, Valpolcevera in questi anni, da quello che ho sentito non è mai stata menzionata, ha bisogno di una riqualificazione sociale, urbana, di viabilità, la nostra associazione, libera di muoversi ha messo in atto l'idea di redigere un progetto definitivo per la realizzazione di una pista pedo ciclabile tra ponte decimo e la Fiumara, chiaramente la Fiumara con l'intenzione di collegarsi con la super 11 che andrà verso Boccadasse.

La pista lunga 11 km, di una larghezza media di 3 metri e mezzo, due metri e mezzo per la ciclabilità e un metro per la pedonabilità, potrebbe essere realizzata con l'intento di spendere il meno possibile, usufruire quello che oggi sono gli spazi inutilizzati, gli spazi di degrado, gli spazi di ferrovie dello stato abbandonati tra Trasta fino a Fegino, dal cantiere del terzo valico fino a Ikea, e via dicendo, insomma cercando di dare una riqualificazione urbana della nostra valle, perché c'è bisogno, perché crediamo che con questa progettualità, la valle possa avere quel rilancio, quel quid in più per poter darsi un pò di tono, perché oggi non c'è l'ha, in questo senso abbiamo coinvolto le aziende, le unità produttive, abbiamo coinvolto il saldo sts, abbiamo coinvolto l'IT che ci ha dato il patrocinio, abbiamo coinvolto Coop, Metro, tutti soggetti che sono fortemente motivati ad aiutarci a trovare finanziamenti, a trovare delle soluzioni tecniche, ad aiutarci in qualsiasi modo per arrivare alla realizzazione di questa pista pedociclabile, noi vorremo che questa progettualità, che stiamo cercando di portare avanti, fosse inserita nel Pums, fosse un asse del pi greco di cui è formata la nostra città, importante fosse tenuta in considerazione perché stiamo aspettando, abbiamo il terzo valico in valle, abbiamo la futura Gronda, cantieri importanti nella nostra valle, vorremo cercare di dare un respiro diverso a quello che oggi non c'è, abbiamo anche sentito poc'anzi, cercato di coinvolgere Ferrovie dello Stato perché settimana scorsa, con la seconda commissione si è dato il resoconto dell'abbandono progettuale dell'attesa privata che doveva sorgere in zona Trasta, e quello sarebbe stato un intralcio importante alla realizzazione di un'idea di un sogno che è quella della pista pedociclabile, e quindi siamo contenti di trovare forze, unione e sostegno da parte di tutti perché questo possa realizzarsi.

L'obiettivo è proprio quello di donare un progetto definitivo, completo perché chiaramente tutti sanno benissimo quanto costa questo tipo di progettualità, ma poter arrivare a donarlo al comune che ci ha dato anche disponibilità per quanto riguarda la





## COMUNE DI GENOVA

viabilità del comune per dare sostegno, idee e regolamenti, per poter arrivare alla realizzazione di questo sogno, grazie.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Grazie a lei, prego, gentilmente le chiedo di presentarsi.

### **DOTT. MALEBRA-VICE PRESIDENTE A.T.P.**

Malebra Vice presidente di A.T.P con la delega anche dei rapporti con il territorio, ad integrazione di quello che ha detto prima Marco Beltrame, noi abbiamo approcciato la nostra collaborazione al gruppo di lavoro iscritto alla città metropolitana sul Pums, avendo ben presente quello che è il nostro ruolo, il nostro ruolo è quello di essere un piccolo vettore costretto ad una serie di servizi, che deve erogare al territorio una serie di servizi tra loro tolto diversificati, la mobilità per i pendolari, alla mobilità turistica, e operando sul territorio molto diversificato anche dal punto di vista orografico con tutte le difficoltà che ci sono anche dal punto di vista del parco mezzi, delle distribuzioni della logistica e delle tecnologie anche da applicare, quindi il nostro primo approccio al Pums è stato quello di ricercare, e abbiamo trovato e costruito insieme a chi è stato deputato questo lavoro, cercare di sviluppare il più possibile il termine dell'integrazione, per noi integrazione è integrazione tra vettori, e integrazione tra modalità di trasporto.

Ora voi sapete tra vettori oggi la cosa è estremamente più semplificata perché il dialogo che da qualche mese ci fa lavorare con la nostra mamma MT. ci consente di pensare con un unico tavolo di confronto, quello tra sistemi di trasporto diventa già più difficile perché dipende dalla disponibilità anche degli interlocutori che si hanno, ovviamente in alcuni territori con alcuni piccolo operatori con tipologie strane come quella dei battellieri, per noi è più facile, ovviamente è con l'operatore del servizio ferroviario anche in virtù del ruolo e del peso di questo, non è facile anche perché oggettivamente le rigidità del servizio ferroviario non sono comparabili con quelle che abbiamo noi con il trasporto su gomma, tutto ciò premesso, il programma di integrazione, dal nostro punto di vista sconta due aspetti distinti, uno è apparentemente quello che trova già a nostro giudizio le adeguate risposte nella proposta di Pums, è quello dell'integrazione della parte hardware, la parte da costruire, la più difficile è quella legata alla componente software, che vuol dire integrazioni di reti e di linee e integrazione tariffaria, se noi non riusciamo a garantire questi tre aspetti, integrazione fisica, nodi di interscambi e quant'altro, che sono più che beni identificati a livello della proposta in discussione, posta al confronto e al dialogo, però anche altri due aspetti, rischiamo di fare un lavoro parziale, è chiaro che ad esempio noi nel nostro punto di vista, anche se l'attenzione maggiore, legata alla mobilità del comune capo luogo, noi a questa siamo profondamente legati, perché ad esempio non possiamo pensare ad una riottura di carico del trasporto dalle zone dell'interno o della costa al centro della città, se non garantiamo ai passeggeri un' adeguato interscambio che



## COMUNE DI GENOVA

vuol dire tempi, che vuol dire confort, che vuol dire costi, questa è la cosa che noi e la MT stiamo lavorando e credo che le proposte che il Pums contiene, in tal senso siano sufficientemente più che esaustive, per quanto riguarda invece l'opzione tecnologica a cui faceva riferimento Marco Beltrami prima, la nostra è necessariamente, lo dicevo prima, per quanto attiene la tipologia del servizio e il territorio su cui dobbiamo operare, non ci consente un'opzione tecnologica unica, per cui noi in questo momento stiamo pensando e studiando come sapete un discorso anche noi di elettrico, ma per altre zone dobbiamo necessariamente pensare a fonti diverse, fonti energetiche diverse, per cui abbiamo trovato accoglimento anche questo nel Pums, per cui una serie di trasporti di tipo extraurbano, in futuro punteranno, per quanto è nelle nostre possibilità, anche sul gas naturale che riteniamo essere per il trasporto extra urbano, nel breve medio termine la soluzione sicuramente più interessante, sia dal punto di vista economico che ambientale, grazie.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Grazie a lei, do ora la parola al signor Lantieri del WWF

### **SIG.LANTIERI- OA WWF GENOVA CITTA' METROPOLITANA**

Buongiorno, sono Stefano Lantieri WWF Genova città metropolitana, come WWF ci occupiamo di mobilità e trasporti a Genova ormai da parecchi anni, dal 2000 addirittura, quando c'era l'assessore Merella e aveva fatto già all'epoca un documento generale di proposta di piano complessivo per la città che credo sia anche in possesso dal professor Musso, una precisazione sulle osservazioni che farò oggi, sono riferite fondamentalmente alla lettura di due documenti che sono il quadro strategico preliminare al Pums, e lo schema preliminare di piano, quindi queste sono le fonti su cui ci siamo basati per fare le considerazioni che farò oggi, potrebbero esserci altri documenti di cui non siamo a conoscenza, potrebbero esserci dei limiti nelle cose che stiamo dicendo e più anche le altre cose che abbiamo avuto modo di sentire, sia la presentazione di sabato 12 maggio quando è stato presentato il quadro strategico alla cittadinanza, sia la presentazione fatta in data 26 luglio dal professor Musso.

Premetto che se magari mi potrò esprimere in modo un po' netto su alcune questioni, non c'è alcuna volontà polemica ma tentativo di chiarezza, anzi di fare delle considerazioni che siano costruttive al fine di trovare le scelte migliori per la città e per i cittadini e per gli utenti, spero di riuscire a dire tutto in dieci minuti, cercherò di stringere su alcune cose che trovate scritte nel documento che dovrebbe esservi stato consegnato dalla segreteria anche se purtroppo siamo riusciti a mandare solo in mattinata.

Allora, parto subito su una questione che è stata affrontata dal professor Musso in risposta delle cose che erano state dette la volta scorsa, ovvero sia la questione dell'interscambio, allora il modello dell'interscambio è un modello che presenta delle criticità e se non è fatto con determinati criteri, può tradursi in un danno per l'utenza, cioè



## COMUNE DI GENOVA

in qualcosa che in realtà peggiora il servizio, c'è poi tanto da distinguere due cose, si parla di interscambio tra mezzo pubblico e mezzo pubblico e interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico.

Per quanto riguarda l'interscambio tra mezzo pubblico e mezzo pubblico, il sistema del quadro strategico del Pums e lo schema di piano con le linee di forza e le linee adduttrici, presuppone un sistema in cui abbiamo un interscambio codificato che è quello tra questi due assi, vorrei subito andare al cuore del problema, noi siamo in una situazione trasporto pubblico a Genova in cui si è costretti ad interscambi forzati, che però hanno poco a vedere, questo lo dico senza nessuna polemica, con quello che deve essere un reale interscambio, se si parla di interscambio, se parliamo del sistema del Randovic, a Zurigo in cui abbiamo il mezzo tranviario che arriva al capolinea, in corrispondenza del capolinea abbiamo immediata coincidenza con i mezzi che si dirigono verso altre direttrici, questo è un interscambio come dev'essere fatto, un interscambio in cui il perdita tempo tra un mezzo e l'altro è assolutamente trascurabile, anzi è talmente minimo che posso assicurarvi che quando uno non sa se è di fronte a questo tipo di modello, è talmente veloce che si rischia di perdere il mezzo successivo, una cosa un po' diversa, per fare un esempio molto concreto, prendere il 17 o il 15, arrivare a Nervi e aspettare non si sa bene quando il 516 o il 517.

Ci sono dei motivi per cui c'è stato tutto un'utenza che si è rivolta ad un altro tipo di modalità di trasporto, se il modello è quello zurighese, è senz'altro un modello positivo, però è un modello che costa, non è un modello economico perché presuppone che ogni linea duttrice, fornisca una frequenza di servizio pari a quella della linea di forza, cioè non è un sistema in cui arrivo nel Lab e aspetto 20 minuti, mezz'ora, chi lo sa quando, quindi questo sistema, può essere efficiente ma non particolarmente economico, e inoltre non deve essere vincolato dalle problematiche delle turbative del traffico stradale, perché se no il sistema salta, quindi questa è un'altra cosa che dobbiamo tener conto.

Per quanto riguarda invece l'interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico, avevamo espresso l'altra volta alcune perplessità e dubbi su questo tipo di modello che è probabilmente molto efficace in realtà territoriali che sono diverse da quelle genovesi, città radiale, uno spazio esterno, un'area più urbanizzata abbastanza identificabile, una sorta di confine che noi possiamo individuare con una certa facilità, e spazi a disposizione per poter fare delle strutture con capienza significative, parliamo di migliaia di posti auto, proprio per intercettare e fare da fiso rispetto ad un numero di auto consistente che potrebbe invece penetrare in un'area più delicata, ora, io non voglio fare il mestiere dell'urbanista o dell'architetto visto che qui c'è ne sono molti, però individuare un centro a Genova, non è proprio una cosa semplicissima perché siamo in una città policentrica, non radiale che tra l'altro si sviluppa anche su degli assi ferroviari e stradali, quindi, trovare idonea collocazione e giusta funzione di queste strutture, non è una cosa del tutto semplice, io non estremizzerei così tanto il ragionamento, non è che noi dobbiamo avere l'ambizione di poter portare chiunque con il trasporto pubblico, dovremo però cercare di tendere il più possibile ad un sistema che dalla porta di casa, porti al luogo di destinazione;



## COMUNE DI GENOVA

faccio un esempio quando 7-8 anni fa eravamo andati in una visita di studio alla VBZ che è l'autorità dei trasporti di Zurigo, e avevamo portato con noi alcuni consiglieri, che avevano fatto una domanda al Presidente dei trasporti sulla questione dei parcheggi, in realtà, i consiglieri stavano parlando di parcheggi in linea generale, non si riferivano a dei parcheggi specifici, il Presidente ha risposto immaginando invece si parlasse di parcheggi di interscambio, e il Presidente aveva risposto " noi qua siamo in Svizzera", non abbiamo spazio, dobbiamo cercare il più possibile, di portare le persone, io uso questa espressione, dalla porta di casa al luogo di destinazione, con il mezzo pubblico, poi questo ovviamente non è possibile al 100%, però la tendenza deve essere più quella, anche perché l'altro problema rispetto all'interscambio mezzo privato mezzo pubblico, è che manca purtroppo la seconda parte, noi ci stiamo concentrando magari, non dico scorrettamente sulla questione dell'interscambio, però chi trova poi l'interscambio?

Allora, parliamo di interscambio mezzo privato ferrovia, facciamo l'esempio di due tratte ferroviarie che sono importanti per l'area metropolitana genovese, tratta Busalla e tratta Aquis Terme, parliamo di linee in cui ci sono buchi di ore, non c'è un servizio serale, quindi i limiti proprio di servizio, che tra l'altro sono stati negli anni abbondantemente e continuamente rimarcati dai comitati di pendolari, non trovando però una risposta in questo senso, probabilmente occorrerebbe prima concentrarsi sul nodo, sulla ciccia, passatemi il termine, ovvero sia con cosa vada a interscambiare, poi ragiono su quello che è l'aspetto fondamentale.

Dico una cosa velocissima, sono rincuorato dall'ottimismo dell'assessore Balleari, però ricordo che nel contratto di servizio firmato nella regione Liguria con Trenitalia, c'è scritto " Trenitalia da gennaio 2019 introdurrà la sua tariffa solo treno in ambito urbano, e l'Interazione tariffaria verrà revisionata, ora non sparirà ma ci sarà sicuramente uno scossone a tutto quello che è l'equilibrio economico anche rispetto a quello che è l'utenza, quindi quanto dovrà sobbarcarsi l'utenza per avere una tariffa integrata, la tariffa integrata o è integrata o non è, cioè non è che facciamo integrato un pezzo e poi facciamo pagare i costi di integrazione a chi usa l'integrazione, oppure come dice Orazio Iacono, adesso amministratore delegato, A) semplicissima integrazione o biglietto unico che racchiude le tariffe di tutti gli altri vettori, e no, allora non abbiamo capito bene, cioè loro hanno capito benissimo ma stiamo andando verso una cosa che non è utile all'utenza, io non sono tra quelli che vede con grande entusiasmo l'ingresso del gruppo ferrovie nel trasporto pubblico urbano a Genova, se è un problema di risorse per fare infrastrutture, sono convinto che l'attuale governo sarà in grado di fornire finanziamenti per fare le tranvie e i mezzi di trasporto che servono, magari sarò fiducioso, ma lo penso, senza bisogno di ricorrere a partnership, considerando soggetti, mi permetto un pò di citare anche le cose che diceva prima il Presidente di A.T.P. com'è difficile rapportarsi con alcuni soggetti, specialmente se poi, chiedo scusa per chi potrà prendere questa come una polemica politica, in Regione qualcuno gli ha lasciato veramente campo libero, quindi, manca un asse di forza che è quello della Valpolcevera, meriterebbe anche la Valpolcevera una





## COMUNE DI GENOVA

tranvia direi, e perché dobbiamo far fermare il tram a Sestri Ponente, perché non deve arrivare a Voltri? perché c'è il treno?

Il treno svolgerà un'altra funzione, facciamo invece svolgere al tram una funzione di trasporto pubblico di superficie, che ha un tipo di capillarità diverso, offre un tipo di servizio differente e facciamo fare al servizio ferroviario invece che sicuramente è fondamentale per la città metropolitana.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Visto che aveva qualche slide da farmi vedere, lui le cerca un attimo con calma nel computer e iniziamo con le domande degli auditi e gli do la parola, poi vi ricordo che sta arrivando anche l'ordine degli ingegneri, e probabilmente appena arriveranno al tavolo degli auditi, interromperò le domande dei consiglieri. Finisca prego signor Lantieri senza immagine

### **SIG.LANTIERI- OA WWF GENOVA CITTA' METROPOLITANA**

Per dire solo una cosa, sicuramente andiamo verso il Pums, sicuramente facciamo una pianificazione a 20 anni, non sono tra quelli che pensa che sia necessario aspettare una pianificazione a lungo termine per avviare alcuni interventi, certamente bisogna migliorare da adesso il comfort di viaggio degli utenti, e quindi c'è un problema di frequenza dei mezzi, c'è un problema di velocità commerciale, e quindi bisogna intervenire per rendere più efficienti i servizi che ci sono e bisogna intervenire su alcune situazioni dove abbiamo discontinuità negli assi riservati, fasce orarie ancora legate a concezione probabilmente alle ore di punta.

Faccio come esempio corso Sardegna, dove poi magari andando verso il centro in orari in cui in teoria i flussi dovrebbero essere contrari, ci si trova bloccati in autobus andando verso il centro, nel tardo pomeriggio il contrario di quello che presupporrebbe la visione ancora del passato, e poi la questione della mobilità pedonale che forse sappiamo un pò trascurata, avrei fatto vedere alcune immagini di marciapiedi genovesi, forse bisognerebbe anche un pò partire da questo discorso, perché comunque la mobilità pedonale è il primo anello anche di aiuto al trasporto pubblico ed è la mobilità più sostenibile che abbiamo, ma bisognerebbe in qualche modo pensare anche ad una sorta di piano marciapiedi, chiamiamolo così, in realtà era stato citato da un consigliere un pò di tempo fa, per rendere più sicuro, gradevole e praticabile il muoversi a piedi in questa città, considerando allargamenti, l'eliminazione di barriere spesso presenti, rendendo i flussi continui dove i marciapiedi si restringono, oppure la presenza di barriere architettoniche.

Sono interventi che si possono iniziare a pensare da adesso, e certamente preparano poi anche le scelte più a lungo termine perché rendono probabilmente più disponibili i cittadini a scelte che potrebbero essere in parte anche un pò di sacrificio di certi aspetti, quindi diciamo potete con fantasia immaginarvi le immagini che avrei voluto far vedere





## COMUNE DI GENOVA

così almeno chiudo e lascio volentieri la parola al consigliere Grillo che tra l'altro era con me sull'autobus bello pieno anche se non mi ha visto questa mattina.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Consigliere Grillo, vedo che nel frattempo è arrivato l'ordine degli ingegneri, quindi mi dica lei se possiamo fare intervenire già loro così concludiamo con gli auditi o se vuole parlare. Le do immediatamente la parola, prego.

### **ING.STERPI- ORDINE DEGLI INGEGNERI GENOVA**

Buongiorno a tutti, vengo per l'ordine degli ingegneri di Genova, sono Enrico Sterpi, sono segretario, farò un intervento abbastanza veloce, noi abbiamo avuto, in particolare io, il piacere di sentire la presentazione che aveva fatto il Professor Musso la settimana scorsa, noi abbiamo formulato alcune considerazioni più che delle vere e proprie osservazioni al Pums, per cercare di stimolare alcuni punti di riflessione.

Uno degli argomenti che abbiamo ritenuto interessante, è tutto lo sviluppo del TPL con anche la proposta di aggiungere delle linee di tram, sicuramente i tram è uno dei mezzi di trasporto in TLP oggi più interessanti, noi oggi stimoliamo un pochino una riflessione sui costi che una linea tram potrebbe generare, in quanto è vero che uno dice, poso binari, faccio l'elettrificazione, però tutti i sotto servizi presenti nelle aree devono essere completamente spostati, quindi se rischia di portare il costo di intervento molto più vicino a quello di una nuova linea di metropolitana che non quello che si poteva ipotizzare, quindi al di là dell'idea che è sicuramente ottima, una riflessione sui porti dove va inserito il tram, andrebbe fatta, sicuramente l'alternativa interessante è il filobus o di cui abbiamo già un buon feed back e che facilmente si può estendere con costi che tutto sommato dal punto di vista strutturale più ragionevoli e più efficienti.

Una seconda osservazione che abbiamo fatto al Pums, è quel che riguarda il water front, tutta la zona è in revisione e la parte portuale potrebbe diventare in particolare quella sotto la sopraelevata, un'estensione di una linea pubblica per il trasporto delle persone.

Tra l'altro quella è una zona che non è accessibile al grande pubblico e potrebbe essere sfruttata come una nuova linea di utilizzo, questo anche bypassando l'idea di fare ponti o gallerie sommerse, infine un'analisi che abbiamo fatto nel gruppo che è coordinato, è stata quella relativa all'utilizzo delle due ruote, nelle corsie dell'autobus, tra l'altro se n'è parlato nell'ultimo incontro che c'è stato in consiglio, c'è stato l'esempio di via Maccaggi che è ancora corsia preferenziale mista, l'esempio di via Barabino che è di nuova corsia preferenziale mista, molti magari non lo sanno, tutto sommato sono molto comode perché si muove in autobus, questo secondo noi sarebbe un elemento da approfondire imponendo delle regole di comportamento per quanto riguarda i motociclisti, sicuramente la promiscuità dal punto di vista della capacità del mezzo di trasporto può essere non il massimo della virtù, tutto sommato, se regolamentata in modo che le moto



## COMUNE DI GENOVA

una volta che entrano in una corsia non escono fin tanto che non ci sono delle zone di scambio, potrebbe essere invece un modo per dare una regola e anche aumentare la sicurezza. Ultima cosa poi chiudo, uno degli elementi che abbiamo visto forse che meriterebbe un approfondimento è l'utilizzo di una big data, anche la possibilità di rendere la gestione del traffico interattiva con chi guida, è quella di poter analizzare i flussi di traffico in tempo reale tramite la mappatura di cellulari o con altri sistemi, in modo da poter far scegliere gli utilizzatori delle varie vie, i percorsi diciamo meno trafficati in modo da ottimizzare la gestione della rete del traffico che è uno dei temi forse più innovativi che oggi è stato particolarmente sviluppato tra le varie considerazioni che ci sono nel Pums, e con questo ho chiuso, grazie.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Grazie a lei, partiamo ora con le domande dei consiglieri, prego.

### **PIGNONE – LISTA CRIVELLO**

Chiedo, visto che era in conclusione prima, visto che era stato installato il proiettore se il professor Musso riuscisse a presentare le ultime due slide sugli investimenti, perché sono importanti anche per la discussione in aula, grazie.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Mentre aspettiamo che il professore prepari la chiavetta e il tutto, continuiamo con le domande dei consiglieri, quindi a lei la parola consigliere Grillo.

### **GRILLO-FI**

Nell'intervento precedente ho richiamato il piano urbano sulla mobilità approvato nel 2009 in quest'aula, sarebbe opportuno assessore, questo l'avevo detto anche nel momento in cui si era insediata questa Giunta, ovviamente non soltanto sulle problematiche che oggi trattiamo, ma in generale per tutti i settori operativi dell'ente, che sarebbe stato opportuno fare un report sui provvedimenti adottati rispetto alle delibere adottate da parte del consiglio comunale, quindi sarebbe opportuno, sul piano urbano della mobilità, approvato nel 2009, ripeto, dove lei era presente come consigliere comunale, e anche il collega Musso perché ringrazio per il lavoro che ha attivato in questi mesi.

Sarebbe opportuno rispetto a quel piano, avere una relazione che evidenti ciò che di quel piano o di quanto in quel piano era stato previsto, non lo dico, perché oggi stiamo vivendo una stagione politica per cui la gente è molto esasperata o meglio è molto più attenta rispetto al passato sui progetti, sui programmi, sulle promesse e poi giudica se queste verranno concretizzate o meno, nell'approvare un bilancio previsionale di



## COMUNE DI GENOVA

quest'anno, avevo presentato un ordine del giorno che citava dichiarazioni di assessori proprio sugli argomenti relativi alla mobilità urbana in città, in tutti i suoi segmenti e in tutti i suoi settori, quell'ordine del giorno è stato disatteso come tempistica, e allora perché ho citato quest'ordine del giorno, che richiama le notizie stampa, dichiarazioni in resa alla stampa su obiettivi, progetti, l'ho citato oggi anche perché il 30 di questo mese è parsa una notizia sul Secolo XIX, per cui in autunno avrebbe luogo una gara per la tranvia in Val Bisagno, la Val Bisagno, rispetto a tutta Genova, è l'unica valle sprovvista di ferrovia, leggete il ciclo del decimo nono del 30 luglio, dove vi sarebbe stato l'incontro del sindaco con l'amministratore delegato delle ferrovie, in cui si sarebbe concertato che in autunno, premetto che ho presentato già un 54 su questo argomento, quindi giovedì mi spiace lo ritratterò ancora qualora sia ammesso, e allora vi sarebbe stato un incontro fra il sindaco, non è chiaro visto che l'incontro avvenuto in Regione sarà presente anche l'assessore regionale, in tutti i casi era presente l'amministratore delegato delle ferrovie, cito quest'ultima notizia stampa, per chiudere proponendovi, visto che siamo al secondo incontro ma ne seguiranno altri, e considerato che il piano ha una tempistica come l'amico Musso evidenziava, comporterà ancora dei mesi di lavoro, la mia proposta.

Valuti poi il collega Musso, la Giunta soprattutto, se sia possibile, ma io credo che sia possibile, rispetto alla nuova ipotesi di piano urbano sulla mobilità, di individuare gli obiettivi che realisticamente si programma essere attuati nel 18 e nel 19, io credo che sia serio legittimo, anche a rispetto dei piani che hanno una valenza ventennale, credo che sia anche giusto e corretto, ovviamente, annualmente fare il punto rispetto a quanto e quali obiettivi in ogni annualità verranno realizzati, quindi rispetto a questo piano urbanistico io ritengo valuti la commissione consiliare, valuti la Giunta, se non sia il caso poi di dedicare una seduta in cui vengono evidenziati gli obiettivi che realisticamente si ritiene siano concretizzabili nel 2018 e nel 2019, se non c'è il rischio che ovviamente queste notizie stampa creano nell'opinione pubblica interessi al tempo stesso aspettative, se questa aspettativa rispetto agli obiettivi, non vengono realizzate, ovviamente poi come molto opportunamente, saggiamente il popolo italiano, l'elettorato sta dimostrando, poi chi promette e non mantiene, viene punito.

## BRUSONI-PRESIDENTE

Consigliere Pandolfo prego.

## PANDOLFO-PD

Grazie Presidente, ma intento rispetto al fatto, diciamo una mozione sullo svolgimento dei lavori, visto che l'attività sul Pums, sarà un percorso che ci accompagnerà almeno per un anno e mezzo fino a ottobre del prossimo anno diceva al professor Musso, l'approvazione, ecco è bene darci un cronoprogramma dei lavori delle commissioni, non solo della commissione V ma anche delle altre commissioni che interferiranno con



## COMUNE DI GENOVA

l'approvazione del Pums, perché dopo queste due sedute iniziali, è bene ricondurre tutte le scelte di mobilità che siano privata, pubblica o di altra natura, sotto il cappello del Pums, altrimenti rischiamo di avere un'azione amministrativa che però è incoerente con le scelte programmatiche e si stanno facendo, cosa che in realtà già avviene, perché in realtà oggi fino a oggi sono avvenute scelte in materia di mobilità pubblica, pedonale, mobilità privata che vanno in contro trend rispetto a quanto è previsto di queste linee guida, la prima sulla mobilità pubblica, azioni nei confronti di A.M.T che non sono propedeutiche al mantenimento in house nonostante questa programmazione avvenga costantemente, tanto che ho ricordato in una commissione precedente, quella che abbiamo votato nell'ultimo consiglio, che abbiamo trattato in commissione, di prevedere un convegno, di cui mi farò promotore, sul significato del termine " in house" per i servizi pubblici locali, questo non solo per quanto riguarda A.M.T. ma evidentemente anche per gli altri servizi.

Sulla mobilità pedonale, anche con scelte piccole, come per esempio quella che è stata perseguita nel municipio del Medio Levante, dove è stata annullata l'iniziativa di " apriamo corso Italia" che era un'occasione per provare e testare come il principale tracciato della croisette genovese come quella di corso Italia, poteva essere a vantaggio sia della pedonalità che della socialità delle domeniche così dette a piedi, è stata cancellata, quindi in contro tendenza rispetto a quello che si afferma correttamente anche in molte parti di questo documento.

Sulla mobilità privata, la rimozione del frazionamento per la sosta di Genova parcheggi, vedete sono anche piccole cose che però incidono sulla vita quotidiana dei cittadini genovesi, poi ci sono scelte che sono già fuori da questo contesto e che hanno un tempo evidentemente congruente con i tempi del Pums, e diciamo che sono addirittura elevate dichiarazioni su pubblica stampa che fa il sindaco, quindi quando il sindaco dice che andremo sul bus gratis, io domanda al sindaco quando andremo su bus gratuitamente, quindi su questo vorrei che, alla luce del fatto che sono presenti il vice sindaco, assessore alla mobilità che ha la responsabilità politica su questo, l'amministratore di A.M.T è il professor Musso al quale il sindaco ha fatto riferimento rispetto a questo progetto, però di cui non vedo traccia all'interno del Pums, chiederei di capire, e questo conferma qual' è la contro tendenza che esiste rispetto alle dichiarazioni o e azioni fatte in quest'anno di Governo rispetto a quello che è contenuto in questo documento, allo stesso modo ci sono altre questioni che non si prefigurano in un piano urbano della mobilità sostenibile come quello che ha un tempo di percorrenza di almeno una decina d'anni, nei quali non si contempla l'estensione della metropolitana a San Martino e la si fa fermare a Terralba Levante e a Ponente non la si prefiguri invece a Sanpierdarena, cose che se pur condividendo la priorità per la mobilità su la Val Bisagno o su altre zone della città, è improponibile che in un piano urbano della mobilità decennale, non si prefiguri un percorso verso anche san Martino, non c'è la faremo mai più arrivare la metropolitana a San Martino?

Io penso che sia da dover prefigurare, non da dover ritenere da priorità, evidentemente se questa è una scelta che ha manifestato il sindaco, certamente a vantaggio



## COMUNE DI GENOVA

di investimenti verso la Val Bisagno, dei quali io posso anche condividere la linea politica, però penso che un documento come questo debba contemplare anche scelte che superino la contingenza e le richieste di finanziamento, ma prefigurino invece un disegno diverso per lo meno del tracciato della metropolitana, quindi, una serie di risposte che sono assenti dal punto di vista di scenario, quindi sulla mobilità pubblica, privata, ma anche per esempio relativamente alle grandi opere, io non ho visto nulla che riguarda l'impatto delle grandi opere che andranno anche qui nel prossimo decennio a manifestarsi intorno al territorio di Genova e che avranno forzatamente delle ricadute sulla città, io penso che l'ascolto che ha previsto questo primo percorso sulle linee guida di Pums, è stato relegato ad una settimana, tre incontri, quello con i comuni il 7 di maggio, quello con gli esperti l'11 di maggio poi sabato il 12 maggio con la cittadinanza, ma senza un percorso che veramente possa almeno riguardare un minimo coinvolgimento, quindi da questo punto di vista credo che sia necessario.

Poi anche alcune risposte semplici, per esempio in altre città sanno già quando dovranno dismettere le auto diesel, e quindi quando l'euro 3 o l'euro 4, non potranno essere più ammessi nelle loro città, questa è una risposta che da un piano urbano della mobilità i cittadini genovesi dovranno avere, quindi in questo percorso, oggi non ho visto nessun limite rispetto a queste risposte che sono necessarie, per questo quindi ritorno e chiedo, ci sono alcune azioni incoerenti, la maggior parte delle azioni su tre capitoli sono incoerenti con il piano urbano della mobilità, in più ne nascono nuove come quella del bus gratis, che poi ha dei limiti dal punto di vista normativi, ma anche, rispetto all'evasione che esiste fiscale, sono state fatte delle affermazioni che sono completamente esuli da questo lavoro, e quindi che non sono state evidentemente ne discusse ne proposte, il progetto del bus gratis, come e con quali criteri e fondamenti normativi e scientifici può essere proposto, dopodiché, come invece si ritiene di dover agire subito in coerenza rispetto alle azioni che sono state messe in campo, quella sul frazionamento e delle ore di sosta per la mobilità privata, l'annullamento di iniziative che sono vitali per la prova nei quartieri come quella di corso Italia, oppure azioni che sono in contro tendenza alla scelta dell' *in house* come quella fatta su 1 la A.M.T. come possono invece essere corrette per andare incontro alle linee che sono state presentate in questo piano urbano della mobilità, grazie.

## BRUSONI-PRESIDENTE

Consigliere Gambino prego.

## GAMBINO- F. d'I.

Si grazie Presidente, alcune richieste di chiarimento sulle tematiche che abbiamo trattato in questi giorni, innanzitutto per quanto riguarda il ritorno sul discorso di bici elettriche, se sono previsti dei parcheggi di interscambio anche per le bici, nel senso che magari chi scende dalle vallate, dalle alture, magari per ovviare ai lunghi tragitti che si





## COMUNE DI GENOVA

diceva che magari poteva essere un problema vista la città lunga, magari predisporre dei parcheggi per le bici, dove uno magari scendendo dalle alture, parcheggi alla bici e si prende i mezzi per andare in posti un pò più lontani all'interno della città di Genova, se erano previsti da questo piano, nelle stazioni magari delle metropolitane e quant'altro, dei parcheggi di interscambio di questo genere qua, poi invece mi volevo rifare il discorso che ha fatto lei professore, il discorso di disincentivare l'acquisto di auto, e non rendere retroattiva il divieto di circolazione dei mezzi, secondo me, poi magari mi sbaglio, non è proprio corretto come principio perché poi ci troveremo ad avere dei mezzi più inquinanti, tendenzialmente le macchine nuove sono quelle che inquinano di meno ed è più difficile, sarebbe secondo me contro tendenza quello di evitare che le macchine più inquinanti circolino, e si potrebbe in questa maniera incentivare magari l'acquisto di macchine di seconda mano, se compro una macchina nuovo non posso entrare, se compro una macchina di seconda mano che ha una data di immatricolazione antecedente, se può magari rispiegare questo passaggio qua, grazie.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Consigliere Villa prego.

### **VILLA-PD**

Si grazie davvero a tutti gli intervenuti. Documento di cui stiamo parlando, qualcuno ha già detto e condivido con lui che ci accompagnerà in questo ciclo amministrativo, sarà un qualcosa che dovrà giustamente dettare delle linee per una città futura, sicuramente più ad uso migliore, io credo, come diceva il responsabile del WWF, che a di là di questo documento si potrebbe già oggi iniziare ad attuare determinati provvedimenti che potessero consentire il miglioramento di alcuni metodi di mobilità o anche di alcuni comportamenti in tutta la città, ed in particolar modo sulle periferie che mi sembra siano state messi in evidenza perché appunto possano essere considerate tali per una migliore qualità della vita.

E' chiaro che il ragionamento oggi l'hanno già fatto altri sia di maggioranza che di opposizione prima di me, non può esulare, non può tener conto dell'affermazione che ha fatto il sindaco sui quotidiani in merito a due grandi argomenti di cui io chiedo all'assessore competente, al responsabile di A.M.T , e uno in particolar modo la proposta alquanto gradita, io chiedo se coperto economicamente di non far pagare il biglietto più a nessuno, in che tempi, in che modo e punto con quale copertura finanziaria, spero che in questa gratuità ci sarà compreso anche quel tratto di nuova tranvia o asse attrezzato o qualcos'altro che spero arriverà fino a Struppa, che partirà appunto da Sant'Agata, interscambiandosi con il treno metropolitano e potrà finalmente arrivare a quanto il sindaco ha detto.



## COMUNE DI GENOVA

Sembra che sia tutto fatto, e quindi io ho detto già a quella parte dei cittadini dove io sono nato e cresciuto, che è tutto a posto e da ottobre in poi si parte con i lavori, perché la difficoltà di questa commissione, mi scuso se all'inizio non era una mozione d'ordine quella mia precedente ma già un intervento, è quello di rincorrere le notizie, c'è una strana abitudine qui, forse c'era anche prima, di andare prima sui giornali e poi venire a dire le cose che si son dette, dicendo poi che sono i parte vere, che sono coperte in un modo o nell'altro, e quindi noi lavoriamo più sui documenti che precedentemente ci arrivano, come ad esempio nel caso della gratuità dei biglietti, dicendo, va bene, questo è un piano di fattibilità, mi arriva 15 giorni prima, e io come consigliere di questa grande città, me lo studio e poi dico la mia in questa commissione, come credo facciamo altrettanto bene forse meglio di me, tutti gli altri consiglieri, ma invece di andare a dire tutte le volte, ma dimmi un pò, visto che parliamo di mobilità, ma è vero che è tutto gratis?

Perché questo sconvolgerebbe drasticamente il muoversi quotidiano di tutti i genovesi, io credo che almeno dalle porte nostre dove si fanno almeno 3 abbonamenti annuali su una famiglia, 380 euro-400 l'uno, su una famiglia incideranno notevolmente, e quindi probabilmente con la famiglia dovranno decidere, e poi con queste cose, ci sarà molte gente che userà il mezzo pubblico, e allora, come diceva il rappresentante del WWF, dovremo mettere a disposizione i sistemi di interscambio, di movimento che dovranno essere all'altezza di un così alto numero di utilizzatori del mezzo pubblico, e quindi io chiedo all'assessore competente i tempi, i modi e la copertura di questi provvedimenti che sono stati giustamente citati in un incontro che c'è stato in regione dove si è definito che il progetto esecutivo era pronto e che c'erano risorse per poter appunto lavorare.

Un'altra cosa che a me interessa molto e che si discute oramai da 6 anni circa, sono i parcheggi di interscambio che ad oggi io credo in tutte le parti di città, quindi confinanti, dovrebbero essere idonei e gratuiti, sennò l'interscambio non avviene, non notizia di questi ultimi mesi, che per esempio in prossimità della piazza di Genova est, il parcheggio di interscambio si dovrebbe far pagare, e io appunto ritenevo invece che quest'area potesse essere gratuitamente essere messa a disposizione della città, le critiche le faceva anche l'assessore, quindi non ho nessuna preclusione con l'assessore appunto oggi.

Ultima cosa, per non essere troppo lunghi, nel maggio del 2014, il WWF insieme a Italia Nostra, avevano organizzato dei bei convegni sulle accessibilità delle stazioni principe Brignole, che credo debbano essere tenute conto da questo piano appunto della mobilità, perché racchiudono in se stesse poi eventualmente io credo l'avrete, ma essendoci rappresentante qui, che possono essere utili per poter essere inserite in questo piano della mobilità, o possano servire da suggerimento, una era l'attivamento dell'accessibilità delle stazioni, un'altra una proposta di vivibilità nelle zone di piazza Portello e di via Caffaro, poi eventualmente ve le faccio avere, perché penso che potrebbero essere assolutamente utili, un'altra cosa e termino, si è parlato di poste ciclabile, piste pedonali, e o ringrazio la persona dell'associazione della Valpolcevera che lo ha fatto, perché credo che siano una di quelle novità che potrebbero consentire lì e altrove e a tratti abbastanza pianeggianti, di poter davvero muoversi rispetto al centro in maniera idonea, lo dico lo stesso per la stessa



## COMUNE DI GENOVA

Val Bisagno, abbiamo lavorato spesso anche su quei piani di bacino, che dal punto di vista urbanistico, e lo citava giustamente il rappresentante degli architetti ma anche degli ingegneri, che non ci consentono in alcune parti di realizzare cose, in assi protetti o in sospensione, per potere ricavare cose assolutamente condivisibili di questo tipo, ecco io credo che sia giusto proseguire questo cammino perché insieme ai tecnici si possa arrivare a delle scelte condivise, porta ad esempio il caso di un nuovo tratto di pista ciclabile che dovrebbe essere realizzata, io ringrazio questa amministrazione in collaborazione con il municipio Media Val Bisagno, parliamo di meno km, per dire che queste cose potrebbero servire per far sì che si possa muovere anche in quelle zone un po' meno centrali ma altrettanto.

L'ultima cosa, quando parlavate di interscambio, parlavate anche di interscambio tra linee collinari e centrali? perché ad esempio la Valpolcevera, la Val Bisagno, ma tutte le parti di questa città, devono interscambiare tra linee, i pulmini, i drin bus, tutti gli altri sistemi di trasporto pubblico, servizi integrativi che ad oggi per fortuna funzionano ancora e che possono interscambiare con alcune parti di questa città, e quindi riuscire eventualmente a interscambiare passeggeri anche dalle alture al fondo valle, grazie.

## BRUSONI-PRESIDENTE

Consigliere Lodi, prego.

## LODI-PD

Non ripeto quanto detto dai miei colleghi che mi hanno preceduto, soprattutto dal consigliere Pandolfo e Villa, due questioni, intanto volevo capire, dato che all'interno del piano della mobilità, era stato inserito anche come notizia di questa Giunta in riferimento ai finanziamenti governativi, si parlava di 137 milioni, il discorso degli 11 treni nuovi e dei nuovi tratti Brignole e Martinez, volevo capire, dato che comunque erano aspetti che all'interno di un piano erano già possibili si attuazione perché comunque c'erano i finanziamenti, a che punto sono, sia in rapporto ai finanziamenti governativi sia in rapporto alla realizzazione perché mi pare di capire che a livello municipale non ci siano delle grandi novità.

Poi io volevo capire tecnicamente, rispetto a quanto accadrà il 10 luglio, cioè alla scadenza del cosiddetto dialogo competitivo, perché diciamo che quando un'amministrazione si inserisce, si inserisce all'interno di una situazione che se non ha amministrato precedentemente deve ovviamente studiare, questo Pums ne sentivamo parlare poi piano piano abbiamo avuto anche modo di capire le caratteristiche, anche questo va di pari passo con la programmazione economico finanziaria del comune che per altro vuole tenere in pancia ATP e quindi come città metropolitana deve immaginare di non solo proporre la credibilità sta nel riuscire a proporre che non solo deve avere delle caratteristiche che hanno anche aspetti di forze e di interesse ma li deve inserire all'interno



## COMUNE DI GENOVA

di una programmazione di tipo economico finanziario comunale precisa, volevo capire tecnicamente se A.M.T parteciperà a questo dialogo competitivo, quindi ad una gara, cioè A.M.T entrerà in competizione, parteciperà anche A.T.P, abbiamo la partecipazione ad un dialogo competitivo, ad un percorso economico finanziario, che anche se il sindaco continua a dire che interromperà in qualsiasi momento qualora riuscisse a realizzare *l' in house*, io non sono così convinta perché la sua è una pertinenza regionale, non è che si può interrompere una gara così perché lo decide un sindaco, però vedremo, ma volevo capire, a distanza di pochi giorni e lo sapremo perché siamo al 3 e la gara scade il 10, come si inserisce la programmazione economico finanziaria rispetto alla realizzazione di questo Pums, anche una parte piccola, una programmazione deve avere un supporto a questo punto finanziario.

Il professor Musso ha fatto un ottimo lavoro di analisi, però si rapporta con delle aziende che devono realizzarlo, nessuna amministrazione che deve portare a casa dei risultati, adesso abbiamo un bilancio preventivo che in qualche modo stava confermando dei finanziamenti, ,ma come mi pare abbiate provato a dire voi, non è tanto importante il finanziamento ma soprattutto l'obbiettivo che in un azienda deve essere di efficace vicenda e realizzando un progetto sostenibile eccetera, però adesso è importante capire quale progetto e realtà A.M.T e A.T.P. scriverà sul tipo di trasporto che proporrà e se quello che voi state scrivendo all'interno di questa partecipazione, coincide con quello che dice il professor Musso, perché il professor Musso ha fatto un ottimo lavoro, ripeto, grazie anche alla sua squadra, però deve avere come dire il sostegno da parte a questo punto delle amministrazioni che partecipando a delle gare pubbliche, dovranno dire come sarà il trasporto, come lo finanzieranno e quali saranno gli obbiettivi, la mia domanda è, in questa partecipazione a gara A.T.P. A.M.T

Se come dire andrete a sostenere questo Pums, e in quali parti soprattutto credo, perché è tanto il progetto e ambizioso e immagino ci vogliano una serie di passaggi temporali, non è immaginabile realizzare tutto quanto in poco tempo, quali sono gli aspetti di questo Pums che voi andate a sostenere, a definire bene nella partecipazione della vostra gara, perché si vorrebbe evitare, come diceva giustamente il consigliere Grillo, che io sposerei nell'opposizione, quanto è preciso e onesto intellettualmente, di cose dette ne sono state dette da tante amministrazioni dette e stra dette, però poi alla fine i conti devono tornare, la programmazione economica deve esserci sennò altrimenti rischiamo di discutere.

Questo lo si può fare in campagna elettorale, però giustamente come diceva lei, quando si scende ad amministrare, i livelli di investimento culturale di cambiamento condividendo tutto quello che diceva anche il consigliere Pandolfo, vadano di pari passo con una condivisione economica, altrimenti poi davvero rischiamo a breve di comprender, perché ormai i tempi stringono, qual' era l'aspetto realizzabile e concreto in testa a questa amministrazione o qual' era invece l'idea tanto da porre, e poi mi chiedevo Presidente se i municipi fossero stati invitati alla commissione, perché i municipi sarebbe stato interessante averli perché ci sono alcune zone, com'è stato detto in cui questo Pums va ad





## COMUNE DI GENOVA

incidere maggiormente rispetto ad altre, e sarebbe stato interessante perché è importante avere l'amministrazione locale municipale che ovviamente mette insieme anche tanti aspetti che sono stati espressi in maniera differenziata che fanno parte di territorio molto diversi come caratteristiche e che caratterizzano Genova nella sua complessità anche per il trasporto pubblico.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Consigliera Lodi, i municipi sono sempre invitati in tutte le commissioni, per quel che riguarda per lo meno la quinta commissione, da sempre sono stati invitati, e quindi poi sono loro liberi di partecipare o meno. Consigliere Bernini.

### **BERNINI-PD**

Presidente, si ricordi, se io lo dimenticassi, che le devo offrire da bere quando ci incontreremo fuori dalla sala rossa, per amicizia antica ma soprattutto perché lei ha ricordato l'esigenza che in discussioni che riguardano il piano della mobilità, sia presente anche quella parte della pubblica amministrazione genovese che si occupa dell'urbanistica e della città e per la realizzazione in corso di opere pubbliche che incidono pesantemente sul futuro sviluppo del piano della mobilità, se lo faccio io, come faccio frequentemente, viene vista come polemica politica, se lo fa il presidente degli ordini degli architetti, ha una caratteristica più tecnica, sta di fatto che questa amministrazione ha deciso di darsi un'organizzazione di tipo feudale con una creazione di divisioni che corrispondono agli assessorati e ai consiglieri delegati, che anziché implementare quello che già era scarso in questa amministrazione.

Lo dico da ex vice sindaco, la possibilità di dialogare tra i diversi settori, rende sempre più difficile questo e alimenta semmai invidie, conflitti che certo non fanno bene ad una città che ha già molte criticità, sembrerà una polemica di carattere politico, invece è veramente da organizzazione di lavoro, vecchi studi, sta di fatto che l'assenza di queste figure, secondo me mina anche alcune delle cose che sono stati messi come capo saldi, io mi permetto di dissentire rispetto a quanto detto sia dal professor Musso che dal presidente di A.M.T rispetto alla necessità dell'unicità del mezzo sulle linee di forza, e lo faccio anche in difesa di un lavoro fatto nella lavorazione del piano urbanistico di questa città, non è un lavoro che difendo ma è un lavoro fatto da tanti lavoratori di questo comune e anche attraverso il dialogo con architetti, ingegneri e quant'altro e con il territorio, quindi cercando di disegnare un sistema che rispondesse a quello che è la città, e soprattutto a quello che vorrebbe essere e che si può programmare che sia.

Di fatto questa assenza invece, su questioni come quella che citavo prima, mi pone dei dubbi, vorrei essere più chiaro, se io invito qui solo A.M.T ho soltanto uno dei gestori del traffico del trasporto pubblico, manca Ferrovie, e non mi importa niente di chi sia il gestore di ferrovie, il vero problema è che finché non avremo la gestione del trasporto in una





## COMUNE DI GENOVA

città come la nostra policentrica e con certe caratteristiche orografiche, non sarà integrato tra gomma e rotaia, noi avremo risposte del tipo " a me interessa che ci sia questo tipo qua di servizio, a me interessa o forse no che ci sia l'altro tipo" è evidente che la capacità di contrattare con le ferrovie, un certo tipo di servizio, dipende anche dal fatto che le Ferrovie abbiano un interesse economico della gestione, forse Musso se lo ricorderà da consigliere comunale, la discussione che ci fu in merito alla realizzazione al Campasso al centro di smistamento merci, che inizialmente non voleva essere realizzato da parte delle Ferrovie che ritenevano non core business la gestione merci che infatti era affidata al gruppo Gavio, è evidente che invece per una città, il costringere anche alcuni operatori con i mezzi leciti, a fare certe scelte, è importante anche per la qualità dell'economia dell'intera città.

Io mi chiedo, se mai il light può essere una scelta fattibile, difficile è per i costi e per gli impatti che avrebbe sulla città fare la scelta della rotaia, ora poi io sono un motociclista accanito che non prenderà l'autobus e continuerà ad usare la propria moto, ma il b enduro se trova una rotaia ci passa sopra e non ho effetti perché è una ciclistica stabile, la vespa non c'è la fa e crolla, di conseguenza quello che non riuscì a fare l'assessore Porcile, o si farebbe in questo caso evitando tutte le vespe che circolano nella città, ma voglio dire, è possibile pensare che ci sia una doppia rotaia che fa lo stesso percorso, perché tra Voltri e Sampierdarena, il percorso dell'autobus è lo stesso che fa la ferrovia, e il ragionamento che fu fatto nel piano urbanistico, fu quello di puntare sulla rotaia e quindi sulla metropolitana in superficie, andando invece ad implementare i punti di collegamento tra le nuove fermate metropolitane segnate dalla pianificazione urbanistica.

Invece seguendo le cose che diceva il WWF ciò portando il più possibile vicino al portone di casa il servizio di trasporto, quindi implementando le linee collinari circolari che possono in qualche modo incentivare l'uso del trasporto pubblico e quindi del mezzo con una gomma che si collega con le Ferrovie, che hanno accettato questo percorso e là dove iniziano già i lavori come a Voltri e iniziano già i lavori come a Voltri, fanno i punti di interscambio a loro spese per posteggio del bus o dell'auto che utilizzo del treno a partire da questi punto di interscambio che sono stati programmati in tutto il percorso, certo da Voltri a Principe perché era l'unico che si poteva immediatamente inserire in una pianificazione urbanistica reale concreta.

L'altra cosa è che stiamo parlando di parti della città che da San Benigno fino a Voltri, hanno l'altra caratteristica fondamentale che è quella di essere aree industriali, e dov'è caratterizzante la presenza della grande dimensione di vendita, una parte della mobilità di quelle aree, non è quindi la mobilità del singolo che prende l'autobus o il treno per andare da casa a lavoro e viceversa, ma è la mobilità che alimenta questa attività, e alcune, come quelle logistiche, sia per la portualità che per le attività produttive e commerciali, hanno una preponderanza, ve lo dice uno che a Ponente continua a viverci e che quotidianamente ha l'esperienza dell'incrocio con questa tipologia di uso del territorio, e allora, difficile pensare che con le geometrie che abbiamo a disposizione, e senza l'intervento di carattere urbanistico che decida anche di fare demolizioni, ampliare le geometrie disponibili, è impossibile pensare alla compresenza di questi sistemi, a meno



## COMUNE DI GENOVA

che non ci sia uno studio coordinato che mi pare sia carente, almeno io qua non vedo l'assessore Cenci che dovrebbe volgere questa attività, poi nel ciclo amministrativo precedente, la delega all'urbanistica, le grandi infrastrutture erano unificate, di conseguenza non c'era bisogno di avere due assessori, ma in questo caos la presenza dell'assessore Fanghella è fondamentale proprio perché oggi si stanno realizzando, e modificando i progetti legati alle strutture che possono consentire di fare quello che voi scrivete nel piano, cioè di vivere il traffico del porto da traffico della città, e quindi riuscire a far sì che in entrambi i casi ci sia un efficiente movimento.

Dato che leggiamo sui giornali che ci sono modifiche di questo progetto che era una visione discutibile, forse penalizzante per una parte degli abitanti di quel territorio perché avvicinava le arterie di scorrimento alla loro abitazione, ma comunque finalizzata a questioni di carattere economico e di fatto noi non abbiamo la possibilità neanche di vedere i disegni di queste cose, ma, passi che non lo si faccia vedere a me che in qualche modo sono il nemico politico numero uno, però voglio dire, diventa importante che tutto il consiglio e anche chi lavora per produrre dei piani per la mobilità urbana che devono essere le linee guida, sappiano se possono contare oppure no.

Su una coerenza tra le cose che scrivono e le azioni amministrative che sono poste in essere da questa amministrazione, ad oggi non ci è dato di saperlo, quindi io gradirei con tutta sincerità che per lo meno un momento di approfondimento su queste che poi sono le parti ancora generali, non siamo ancora alla scelta di fatto del pullman lungo e del tram, ma le parti generali che riguardano come si muove l'amministrazione che si muove per garantire che ci siano i presupposti per queste scelte di mobilità, sono di fatto attuate oggi e per il prossimo immediato futuro, senza questo, con il fatto che ci vediamo qua e ognuno racconta la sua, con tutta sincerità restiamo tutti quanto con scarsità di informazioni e quindi con decisioni fatte in situazioni di completa ignoranza.

## **BRUSONI-PRESIDENTE**

Consigliere Bernini, abbiamo detto prima che poi aggiorneremo questa commissione in altre date, quindi sarà mia premura convocare anche gli altri assessori interessati, ora andiamo avanti con le domande, consigliere Putti prego.

## **PUTTI-CHIAMAMI GENOVA**

Grazie Presidente, ma prima permettetemi alcune digressioni poi entrerò nel merito, devo dire che non so se dare testate nei muri o avere un momento di godimento fine a se stesso, quando ricevo contributi come questo, del quale ringrazio il consigliere Musso, perché so, persona scrupolosa e puntuale nella sua attività, perché a pagina 47 del documento che ci è stato proposto, si dice che il totale dei viaggi del girono su Genova, fa un milione interni a Genova, da Genova verso l'esterno 182.000 dall'esterno verso Genova 181.000 di attraversamento 3800, per cui la Gronda di Ponente che è stata fatta per togliere



## COMUNE DI GENOVA

il traffico di attraversamento, ancora una volta si dimostra che è stata fatta per nulla, per il nulla cosmico come sono 10 anni che sosteniamo, e questo è testimoniato da questi dati, tutti fantasiosi sostenitori che bisogna fare qualcosa per il traffico di attraversamento, hanno avuto anche oggi testimonianza che è una fandonia quella roba lì, e quindi purtroppo rimarrò, perché nessuno ne parlerà ovviamente di questi dati, nessuno andrà a sviscerarli e a confrontarli con quelli che ci sono stati proposti da dicembre a maggio 2008/ 2009 per poter esattamente testimoniare quel che allora i nostri ingegneri dicevano e che oggi si riconferma nella sua pienezza.

Tolto questo che, perdonate ma mi sembrava doveroso, vado a prendere alcuni altri punti di questo documento, uno di questi punti è pagina 145 e dice " rispetto alla Valpolcevera, i propositi sono mitigazione delle criticità connesse con cantieri in corso legati ad adeguamenti della viabilità verso valico, miglioramento dell'accessibilità, sicurezza dello svincolo di Bolzaneto interessato da ingenti flussi di mezzi pesanti, superamento di nodi critici ". allora questo descrive le grandi difficoltà che sta vivendo da tanti anni la Valpolcevera rispetto alla mobilità, e per farci sentire maggiormente cittadini di questa città, c'è il progetto di andare a sparare li ulteriori flussi di traffico togliendoli da altri pezzi, di questo.

Ringraziamo ancora una volta per essere considerati vuoto a perdere, io credo che questo sia quello che hanno considerato da 20 anni a questa parte le amministrazioni per i cittadini genovesi e ne ha testimonianza il feudo rosso, come veniva definito la Valpolcevera, come ha deciso di cambiare orientamento, non vorrei che anche qua non si fosse capito questo o in qualche modo non si tenesse in debita considerazione la popolazione della Valpolcevera, aggiungo rispetto a questo, che il miglioramento dell'accessibilità dello svincolo e la gestione dei flussi di mezzi pesanti, i nodi critici quali quello di Geo, bisogna metterli a confronto con la pianificazione di mobilità prevista nel tratto del cosiddetto rettilineo di tratta, dov'è prevista una rotatoria nell'area di scorrimento dove vanno a convergere 18500 veicoli che vanno verso il mare e 17500 che tornano su oltre a chiederci 1000 al giorno dove vanno a finire, a cui andremo ad aggiungere 1500 che usciranno in questa straordinaria rotonda che è realizzata in mezzo a questi viaggi di 36.000 veicoli, altri 1500 ne aggiungiamo 300 di tir e automobili che usciranno dalla nuova area che andrebbe a realizzarsi di Sogegross, quindi area a più alto scorrimento ha dei nodi di criticità di Geo e dell'autostrada, viene creata una bellissima rotonda in un area d alto scorrimento dove oggi c'è coda praticamente tutto il giorno con particolare difficoltà in alcuni momenti della giornata; questo per testimoniare che noi stiamo scrivendo una cosa e progettandone straordinariamente un'altra, magari se ci si confrontasse con la popolazione del luogo o se semplicemente si andasse a vedere li qual' è la situazione durante il girono e poi ci si fermasse un attimo a pensare che devono raggiungersi 1500 veicoli, perché i 18500, nelle stime che ho fatto in quello studio della conferenza dei servizi, si dice che l'aggiunta dei 1500 preoccupa un pò ma non troppo perché si stima ci possa essere ancora un 10% di buono rispetto alla saturazione.



## COMUNE DI GENOVA

Ora a me il 10% di buono non è che mi tranquillizza tantissimo rispetto alla saturazione, quindi mi piacerebbe avere una riflessione o un confronto. Abbandono il documento e vado invece a fare alcune domande più generali, sempre proseguendo per la Valpolcevera, mi piacerebbe avere una risposta sulle sollecitazioni portati dagli abitanti della Valpolcevera che insieme ad alcuni tecnici sta mettendo giù una confronto con l'amministrazione, per capire se l'amministrazione, quale valutazione fa di questa progettazione, se ha una disponibilità ad accoglierla, a dare un reale peso a questa oppure se si vuole portare a spasso questi volenterosi tecnici e abitanti, cercando nel frattempo di non farli accorger che li postiamo a spasso, e rispetto alla programmazione prevista sulla metropolitana in Valpolcevera, credo che sia fondamentale l'acquisizione del posteggio di via Pisoni, non ho risultati rispetto a questo.

So che l'amministrazione si stava adoperando in questa direzione insieme al municipio, perché l'unico punto in cui poter realizzare un posteggio funzionale alla realizzazione di un interscambio con la stazione ferroviaria e la futura stazione metropolitana semmai ci sarà a Rivarolo, la precedente amministrazione ha pensato bene di non tirare fuori 200.000 euro perché sembravano esagerati per l'unico posteggio che da tanti anni c'era in quell'area, ed oggi ci troviamo a doverlo rincorrere eventualmente, quindi rispetto a quello mi chiedevo che valutazione si sta facendo e che passi si stanno compiendo, spero poi realmente che si riesca a realizzare la fermata anche di Rivarolo perché, perché quella di via Canepari oggettivamente è talmente vicina a quella che c'è già che ha poco interesse ed è poco funzionale se si fermasse lì il progetto, devo dire che nella progettazioni dei progetti di interscambio, dobbiamo recuperare un gap nell'immaginario collettivo della popolazione significativo perché se immaginiamo il posteggio di interscambio di ponte Decimo, quello realizzato vicino all'edificio rosa sotto la strada di campo Morone, credo che la popolazione di ponte Decimo stia ridendo ancora adesso perché era stato immaginato come capolinea dell'autobus e poi l'abbiam fatto con un tetto sotto il quale non passa l'autobus oltre che ad essere un posteggio in interscambio, quindi dobbiamo recuperare parecchi punti rispetto alla popolazione, rispetto al progetto sulla mobilità gratuita dei mezzi pubblici.

Dò innanzitutto la disponibilità, se servisse in qualche modo a dare il nostro piccolo contributo, lei sa consigliare che negli anni precedenti ci abbiamo con i miei colleghi lavorato abbastanza su questo tema, per il reperimento delle risorse perché sostanzialmente si tratta di andare a coprire quella parte di coto del trasporto che oggi viene fatta attraverso la bigliettazione, a completamento delle risorse che arrivano attraverso la regione, risorse invece ministeriali, avevamo ipotizzato delle direzioni di lavoro per reperire queste risorse completandole poi con una piccola tassa di scopo, prendendo a modello un esempio francese della cittadina di Aubagne che più volte noi avevamo portato qua, una cittadina di 200.000 abitanti con una municipalità attorno di circa altri 200.000, nei numeri non così distante da noi, li avviene per altri percorsi, perché sono le medie e grandi aziende a contribuire a questa componente di trasporto pubblico per cui è gratuita per i residenti, però siamo assolutamente disponibili a lavorare in questa direzione, perché per far sì che





## COMUNE DI GENOVA

questa roba funzioni, che il trasporto pubblico riacquisti competitività, perché oggi non c'è l'ha, oggettivamente la gente sceglie di andare in certi posti anche scomodi in città, perché comunque anche alla fine con la macchina fa prima, e questo sembra assurdo di per se.

Ma in realtà così, invece deve assolutamente a trasporto pubblico recuperare competitività e deve anche recuperare un pò la competitività economica, quindi effettivamente essere conveniente per convincere almeno inizialmente la popolazione che sia interessante reinvestire in quella direzione, rispetto poi al discorso delle due ruote, io credo che si debba prendere atto, che comunque Genova è anche una città con la mobilità a due ruote, hanno meno invasività di tutti gli altri mezzi, mi sembrerebbe tentare una caccia un pò estrema, ed è un confronto che ho già avuto anche con le parti ambientali in questa direzione, se riusciamo veramente a mettere delle colonnine elettriche come si ipotizza nel piano previsto, perché no, creare un parco di scooter e moto elettriche, può essere una cosa interessante, credo che rinunciare alla componente a due ruote non sia troppo sensato per Genova, ne ha tantissimo l'utilizzo in questo momento per la conformazione che ha, pensare e andare in quella direzione potrebbe essere una cosa interessante, è ovvio che bisogna andare come suggeriva l'ordine degli ingegneri a fare un pò di lavoro sul discorso delle corsie gialle promiscue, perché indubbiamente avevamo ascoltato le testimonianze degli autisti delle A.M.T, che guidando un mezzo delicato com'è l'autobus, averci a che fare con noi guidatori delle due ruote che non siamo fulgidi esempi ed etica della guida, dovremo trovare dei metodi più dissuasivi rispetto alla tentazione di fare acrobazie in mezzo al traffico che ci contraddistingue.

## BRUSONI-PRESIDENTE

Consigliere Pignone prego

## PIGNONE-LISTA CRIVELLO

Visto che molti miei colleghi hanno fatto molte domande, l'ultima proposta è quella della patente dei mezzi contro mano, in effetti può essere inserita anche questa. Direi che del dibattito che c'è stato qua ci sono, se dovessi sintetizzare, citerei l'integrazione servizio, integrazione tariffaria e gli investimenti, questi tre elementi ovviamente sono stati illustrati in senso generale, ma io chiedo a questo punto se, e non ho trovato ma non son stati trovati neanche nel dibattito, una delle cose legate agli investimenti ma anche legate all'integrazione tariffaria, legata ai costi standard, per cui, esiste un documento che prevede i costi standard e perché?

Ovviamente noi parliamo di integrazione di servizio ma dobbiamo tener conto di quello che sta avvenendo, cioè quello dell'aggregazione A.M.T A.T.P, a oggi mi risulta leggendo i documenti di queste due società in maniera separata, che al bilancio ci sono delle cose che non sono armonizzate, per cui chiedo se tanto questo è previsto, non entro nel merito nella questione del trasporto gratuito, in realtà non è gratuito ma è tutto





## COMUNE DI GENOVA

compreso, semmai a maggior ragione l'integrazione del servizio e tariffaria, dovranno essere legate a quella che è la tariffa di scopo che però a oggi mi risulta essere solamente per la parte degli investimenti.

Quello che non ho ancora trovato poi è anche il Pums, tenendo conto del piano urbanistico del traffico, cioè io non ho trovato, diciamo anche la lettura dell'esistente, perché noi sappiamo che da un punto di vista gerarchico dei documenti, il Puc, che si lega al Pum che si lega al Put, e per cui queste parti qua devono essere integrate in qualche maniera, mentre le prime due, ovvero il piano urbanistico comunale, il piano urbanistico della mobilità, esistono e hanno una correlazione, ed un adeguamento alle normative, come citava il professore in precedenza, quello del Put in effetti non mi risulta essere tenuto in considerazione, per cui attendendo anche alla spiegazione degli investimenti che ritengo essere elemento determinante per poi riuscire a capire i tempi di realizzazione a medio e lungo periodo di quello che ci stiamo raccontando.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Vi volevo proporre una metodologia di lavoro, solo che un argomento molto ampio e visto che abbiamo detto che aggiorneremo la commissione, non so se ci sono altri interventi, altri prenotati dopo il consigliere Cassibba, in base al tabellone, quindi io proporrei di arrivare fino alle domande del consigliere Cassibba, poi diamo la parola agli auditi perché devono rispondere e poi aggiorniamo la commissione ad un'altra giornata se siete d'accordo, consigliere Crivello.

### **CRIVELLO-LISTA CRIVELLO**

Io sono d'accordo con la sua proposta ma la testimonianza è che la sinistra abbiamo ancora qualche problema, per quanto riguarda l'unità, Musso citava il consenso di Mauro Avvenente io sono invece più perplesso perché pur essendo orgoglioso di essere italiano, dopodiché i diritti acquisiti, mi vengono in mente, le strisce pedonali, che per quanto riguarda scooteristi o autoveicoli devono rappresentare un muro, ma qualche volta il pedone ne fa un uso che contribuisce molto a mettere in difficoltà anche gli automobilisti e gli scooteristi più prudenti, e allora il diritto di poter transitare nelle strisce gialle, siccome io penso che il trasporto pubblico vada a tutti gli effetti, io sono uno scooterista, penso che si debba tutelare al massimo il trasporto pubblico e non vorrei che il fatto che possano usare le strisce gialle, i motociclisti e gli scooteristi non vada in questa direzione.

Presidente io facevo riferimento alle organizzazioni sindacali, perché credo che sia molto molto importante, come sono d'accordo per altro anche con il consigliere Bernini in riferimento alle competenze che si intrecciano su un tema determinante per il futuro della sesta città d'Italia, che è quella del trasporto pubblico locale, quindi l'importanza e l'esigenza che siano presenti anche altri assessori e non soltanto l'assessore alla mobilità, le organizzazioni sindacali anche, so che sono state invitate le organizzazioni di categoria,



## COMUNE DI GENOVA

penso che i segretari confederali sia altrettanto utile che presenzino, provo a chiarire Presidente, la questione dei municipi, avendola vissuta anche da presidente di municipio, mi rendo conto che poi può essere un'incombenza ulteriore, ma ai municipi arrivano gli inviti sempre, allora bisogna trovare il modo, perché è necessario che ci siano commissioni forse più importanti e utili e prioritarie rispetto ad altre, e trovare il modo di differenziare, perché si invitano sempre, se dovessero partecipare ad ogni commissione credo che non potrebbero fare il loro mestiere al meglio, e siccome mi pare che stiamo anche recuperando, perché se non ricordo male ho fatto riferimento all'esigenza a coinvolgere il più possibile questa città per ascoltare, per confrontarsi, per cogliere suggerimenti e quant'altro, rispetto alla partenza che mi è parsa una partenza.

Se non ricordo male Enrico si è fatto un incontro a Rapallo e poi forse uno all'alba di un sabato mattina, allora riaffermo e do un giudizio molto positivo soprattutto per il taglio e l'impostazione che ha dato il professor Musso con il contributo dei suoi collaboratori, però dico, nella fase professore durante il nostro confronto, nessuno nasce imparato, il nostro sindaco, siccome nel recente passato al quartiere Diamante ha proposto agli abitanti la possibilità che potessero acquistare le abitazioni nelle quali vivono, inoltre ha pensato che il comune si potrebbe far carico di tutte le manutenzioni delle abitazioni di edilizia pubblica, allora, durante una discussione così importante come questa sul trasporto pubblico locale, mi pare che entrare con un argomento dirompente come quello che si afferma, come alcuni colleghi hanno già detto, che si sta pensando seriamente.

Ma se lo dice il sindaco, infatti lo chiedo a lei, se dice che stiamo valutando con il professor Musso, questo errore mi preoccupa già di più, allora vorrei capire da lei, ma cosa vuol dire, nell'intervista lui fa riferimento a 100 euro che sono già l'importo pro capite in termini fiscali che ricade sui cittadini, con il raddoppio di altri 100 euro, copro tutto il servizio pubblico, allora mi aiuti a capire, poi ho davvero concluso, perché esistono delle normative mi pare precise su questo tema oltre a finanziamenti regionali, esiste la normativa che impone delle entrate al trasporto pubblico, questo mi preoccupa.

Poi ci può stare le conferenze stampa prima e dopo, ma che durante la discussione così importante un sindaco se ne esca con un'affermazione come questa, vorrei sapere cosa ne pensa lei, l'ultima questione era questa di via Pisoni, io volevo ricordare, facendo riferimento alla Valpolcevera, che durante la discussione di bilancio si era proposto che parte degli oneri di urbanizzazione provenienti da nuovi insegnamenti, nell'area di Trasta, potessero in qualche modo essere utilizzati per l'acquisto di quell'area nei confronti del privato, volevo capire anche io se è stato fatto qualche passo in avanti.

## BRUSONI-PRESIDENTE

Consigliere Rossi prego.



COMUNE DI GENOVA

## ROSSI-LEGA SALVINI PREMIER

Grazie Presidente, ringrazio sia gli auditi che il team coordinato dal professore Musso, che ci permette sul piano urbanistico e di mobilità sostenibile, di avere un quadro generale per comprendere meglio il progetto che si vuole portare avanti.

Alcune domande me le pongo perché venendo da Sampierdarena che considero parte integrante del centro sennò non si chiamerebbe centro ovest, vorrei capire quali sono anche lì i punti di riqualificazione se non da un punto di vista di mobilità del quartiere, il ragionamento sui parcheggi di interscambio e sulle capienze, sul coinvolgimento anche da un punto di vista cittadino, delle fasce più deboli, dei minori e degli anziani, com'è previsto il collegamento oltre che per le valli, per le zone collinari, fondamentali per poter raggiungere diciamo il centro e la parte bassa dei nostri quartieri, sono d'accordissimo sullo sviluppo del discorso della pista ciclabile, sarebbe carino prevedere anche il collegamento anche dal punto di vista turistico anche sulle zone di interesse storico culturale della nostra città, questa è la cosa altrettanto importante.

Sul discorso delle colonnine di ricarica elettrica, anche lì, dove verranno ubicate e quante saranno, in ultimo un ragionamento sul discorso del collegamento a Derzelli che secondo me diventa fondamentale su questo discorso, grazie.

## BRUSONI-PRESIDENTE

Consigliere Pirondini prego

## PIRONDINI-M5S

Si grazie Presidente, sull'argomento trattato prima che è quello dell'interscambio tra mezzo pubblico e mezzo pubblico, volevo chiedere se è in corso o in previsione un'interazione tra comune A.M.T. A.T.P e ferrovie per creare una sorta di cronologia organizzata per cui sia più efficace un interscambio tra pubblico e pubblico, anche se questo poi probabilmente dovrebbe comportare una forte limitazione del mezzo privato per far sì che i mezzi diversi pubblici arrivino agli appuntamenti in modo puntuale, però questo sarebbe un interessante argomento da affrontare più compiutamente.

Nella commissione scorsa, il professo Musso affrontò un tema molto interessante, quello dello sharing, paragonando quello di Genova con altre città, dove ci sono esempi decisamente più interessanti rispetto a quelli attuati a Genova, ad esempio in città come Milano, Torino, Roma, Firenze e mi pare anche Catania, ci sono delle tipologie di sharing in cui tu puoi prendere il mezzo e lasciarlo in qualunque punto senza essere vincolato agli spazi preposti, ci sono delle app che ti permettono di localizzare il mezzo più vicino lasciato in un posto comodo da un utente precedente e poter far aprire il mezzo direttamente dall'app e poi all'interno dell'auto trovare le chiavi, utilizzare l'auto e lasciarla in un punto a te comodo, servizio non economicissimo perché costa sui 25 centesimi a



## COMUNE DI GENOVA

minuto che però su tratte medio corte potrebbe esser una soluzione interessante e migliore di quella che c'è oggi a Genova, e poi sulla questione già dibattuta della proposta del sindaco, mi chiedo questa cosa come va a sposarsi con l'abbassamento dei parcheggi, perché quel tipo di riflessione va pesantemente a favore dell'incentivo del pubblico, tanto da arrivare a dire mettiamo l'autobus gratis per tutti, tra l'altro proposta che io ritengo interessante a patto che quegli ipotetici 100 euro a persona non siano realmente 100 euro ma siano equiparati in base al reddito di una persona, ma mi chiedo come si sposa questa proposta con l'abbassamento che per altro io ho contestato, dei parcheggi perché o è un incentivo ad uscire a tutti i costi di casa anche se uno non ha un motivo però uno dice, i parcheggi costano poco e l'autobus è gratis, non stare in casa esci, oppure mi chiedo se dietro c'è una strategia di mobilità sostenibile oppure se sono delle buttate forse un pò a caso che costano addirittura tra di loro, grazie.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Consigliere Fontana prego.

### **FONTANA-LEGA SALVINI PREMIER**

Grazie Presidente, direi che sicuramente dovremmo aggiornare e aggiornare questa commissione per forza di cose perché talmente vasto l'argomento che non saprei veramente da dove iniziare, son troppi argomenti, io devo essere già la quarta o quinta volta che ascolto sul Pums, una volta presso gli uffici del professor Musso, poi in città metropolitana eccetera, insomma direi che comincio ad andare a dormire e al posto del libro mi porto dietro il quadro strategico del Pums con molto interesse devo dire che continuo a consultarlo, oggi mi soffermerò, poi ci sarà occasione per approfondire altre tematiche ma direi che due punti oggi volevo sottolinearli che sono l'integrazione di tutti i servizi pubblici e parlo di integrazione fra A.M.T. fra i taxi, fra tutte le componenti del servizio pubblico, integrazione di tariffe, anche qui diciamo cercare di integrare tutte le tariffe del servizio pubblico.

Un altro aspetto che ogni tanto sento qualche consigliere che getta lì il sasso nello stagno per vedere l'effetto che fa, quello delle corsie gialle, quindi bisogna che ci si metta d'accordo, perché se da una parte si parla di servizio pubblico che dev'essere incentivato ma non soltanto a livello tariffario ma come mezzo di trasporto più veloce e di qualità per raggiungere il posto di lavoro utilizzando naturalmente le aree di interscambio, se poi però parliamo di maggior propensione al trasporto pubblico ma al tempo stesso parliamo anche delle due ruote sulle corsie gialle, c'è qualcosa che non funziona, qualche ingegnere qui magari dovrà fare anche due calcoli su qual'è lo spazio di frenata di 18 metri sulla corsia gialla se eventualmente ti taglia la strada un due ruote e vedrete quanti metri deve percorrere se vi ricordate magari l'esame della patente, io la risposta la so già, eventualmente possiamo parlare con l'ingegner Beltrami che sa quanti liquidi tralasciano i



## COMUNE DI GENOVA

mezzi della A.M.T sulle corsie gialle, quindi se vogliamo eventualmente magari aumentare i ricoveri presso il pronto soccorso, benissimo accomodatevi, vogliamo rallentare il trasporto pubblico con moto che passano a zig zag sinistra e destra, benissimo accomodatevi, mettiamo in pericolo anche gli operatori che su quelle corsie gialle svolgono la loro attività.

Questo è solo un piccolo antipasto di quello che eventualmente si può affrontare con gli altri colleghi, però ecco vorrei ritornare prima sull'integrazione effettiva del trasporto pubblico, che non è soltanto A.M.T. è anche taxi, e tutto quello che ti permette di raggiungere eventualmente il centro, sul centro poi lo affronteremo magari in un'altra sede, possiamo affrontare tutto il discorso delle aree pedonali che naturalmente dovranno essere concordate con gli operatori, con i cittadini, con i Civ, ma sicuramente in centro a Genova c'è ancora molto da fare perché poco è stato fatto fino ad ora e spero che questa amministrazione abbia il coraggio di affrontare anche questo argomento, grazie.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Consigliere Costa, rapidamente perché abbiamo detto che dopo Cassibba non ci sarebbero più stati interventi.

### **COSTA- VINCE GENOVA**

Rapidissimo, tanto tutto è già stato detto, vorrei fare una considerazione riguardo al tema che è stato posto dall'ordine degli ingegneri, che riguarda il tema del Water front, il Pums è uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, il water front riguarderà la trasformazione urbanistica del tessuto urbanistico che riguarda il lungo periodo, allora come viene affrontato questo tema, non solo in termini di pianificazione della mobilità all'interno della nuova area ma anche inter connessione della nuova area che diventerà un naturale ponte tra Levante e Ponente, quindi una programmazione di mobilità non solo all'interno ma anche per quello che riguarda, come dicevo, il collegamento tra Ponente e Levante cittadino, come verrà affrontato questo tema, grazie.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Iniziamo con le repliche, professor Musso penso che sia lei il primo a voler intervenire con le repliche.

### **PROF. MUSSO – C.I.E.L.I.**

Presidente, consiglieri, io ho preso 22 pagine di appunti, premesso che la mia disponibilità è totale, però volevo chiedere all'aula se preferite delle risposte sintetiche





## COMUNE DI GENOVA

meditate, come mi pare abbiate già detto per una successiva prosecuzione della commissione oppure se comincio a scorrere 22 pagine e comincio a rispondere.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Chiedo all'aula, chiudiamo e riaggiorniamo la commissione così, no, allora do la parola all'assessore.

### **ASSESSORE BALLEARI**

Grazie innanzitutto, io do delle risposte specifiche perché oggi sono stati affrontati dei temi sul Pums ai quali risponderà il professor Musso, che darà delle risposte più dettagliate, ci sono delle risposte che vanno date una nella fattispecie, è stata richiamata da ben due consiglieri, Crivello e Putti.

Per quanto riguarda l'area di Pisoni, si parlava di interscambio, giustamente ha ricordato il consigliere Crivello, che durante il bilancio avevamo approvato il fatto che questi oneri di urbanizzazione dovessero essere destinati a rimanere sul territorio, abbiamo ritenuto opportuno utilizzare questi oneri di urbanizzazione, ma abbiamo ritenuto opportuno impiegarli sul territorio e nella fattispecie sull'area di via Pisoni dove c'è stato questo pensiero, come ha ricordato con onestà intellettuale il consigliere Bernini che nel ciclo amministrativo scorso si era ritenuto opportuno di venderla per 180.000 euro, abbiamo già avviato dei colloqui con la proprietà per spiegarli che avremo necessità di riacquisire l'area, per tanto Consigliere Bernini su questo ci stiamo lavorando ma nel senso che è iniziato un colloquio che ovviamente non sarà di quelli che vogliamo ricomprare, evidentemente sarà una trattativa anche abbastanza complessa, non dà possibilità di sopra elevazione, e da un certo punto di vista quell'area lì è gravata da servitù di passaggio e deve passare su territorio nostro, ha quindi un valore relativo al fatto che gli si possa permettere o meno di poter transitare in quell'area.

Stiamo analizzando le possibilità che ci sono e accoglieremo volentieri il contributo che ha detto il consigliere Putti che potrebbe darci il consenso di collaborazione visto che lui ha già affrontato l'argomento del passato, al momento attuale non esiste ancora una progettualità vera, si sta comunque analizzando quello che potrebbe essere qualcosa di assolutamente interessante, è già attuato in alcune parti del mondo, in Europa eccetera, potremo vedere di poterlo portare avanti avendo qualche dato in più sul quale confrontare.

### **BRUSONI-PRESIDENTE**

Prego professor Musso



COMUNE DI GENOVA

## PROF MUSSO- C.I.E.L.I.

Rispondo anche io solo su questo punto adesso, per quanto ci riguarda, a conferma di quello che è stato detto poc'anzi dall'assessore, io sono stato interessato dal sindaco una decina di giorni fa sull'ipotesi che avete poi nel frattempo letto sui giornali, è un ipotesi anche scientificamente interessante rispetto alla quale ci sono da fare una serie di valutazioni, oggi come sapete due terzi del costo del trasporto pubblico è fiscalizzato, si tratterebbe di passare a tre terzi e trovare quindi le risorse per compiere questa operazione.

E' ovvio che questo comporta una serie di valutazioni di analisi, alcune semplici, alcune meno semplici, la prima primo ordine di valutazione è quello su quanto costa questa operazione che ha una componente semplice che è quella dei ricavi cessanti, qui abbiamo affianco la A.M.T. glielo chiediamo e in 5 minuti la mettiamo apposto, cioè i ricavi cessanti al netto di quelli che sono i risparmi che si possono ottenere, ha invece una componente di costo più complicata da stimare che è quella del maggior servizio che dev'essere affrontato a fronte di una prevedibile maggiore domanda, questo comporta fare un indagine di elasticità della domanda in un verosimile questionario sondaggio che è uno di quei classici questionari o sondaggi in cui i rispondenti tendono a non essere sinceri, quindi questo pone una serie di complicazioni metodologiche delle quali adesso vi faccio grazie, ma sarà necessario un passaggio di questionario a sondaggio sia per valutare questo sia per valutare qual' è l'utilità per coloro i quali invece già oggi spendono 399 euro per l'abbonamento annuale dell'AMT.

A valle di questo, ammesso che questa indagine quantitativa lasci intravedere quanto meno una possibile compatibilità delle cifre, ci sono poi tutta una serie di problemi da risolvere anche di natura giuridica relativi alla capacità impositiva che come sappiamo per principio costituzionale può essere regolata solo dalla legge, al momento non ci sono leggi che prevedono di mettere delle tasse nel fare questa cosa, ricordava giustamente il consigliere Putti che le tasse di scopo si possono mettere solo per investimenti e non per coprire dei costi di esercizio, altre tasse non c'è ne sono, c'è una legge regionale che riprende una legge nazionale che dice che i ricavi di esercizio devono essere almeno il 35 % quindi diciamo, c'è una complessità da esaminare che richiede un indagine abbastanza avanzata, questo è quello che io, quando ho ricevuto questa riflessione dal sindaco, l'ho fatta mia con grande interesse, impegnandomi ad effettuare tutte le valutazioni che eravamo in grado di fare, si tratta di valutazioni che potranno essere giuste o sbagliate, noi siamo l'università di stato e facciamo valutazioni, siccome sono valutazioni complesse, possiamo anche sbagliare, in ogni caso al momento non le abbiamo ancora cominciate perché il percorso nasce pochissimi giorni fa e su quello personalmente, fuori dal contesto del Pums, come spunto di riflessione anche scientifica, ci siamo impegnati a lavorare, e per altro anche io mi associo nel ringraziamento al consigliere Putti, a cui vorrei chiedere di unirsi in questa collaborazione per ragionare insieme.



COMUNE DI GENOVA

## BRUSONI-PRESIDENTE

Aspettate un attimo perché il consigliere Putti faceva una mozione d'ordine e volevo ascoltarlo

## PUTTI-CHIAMAMI GENOVA

Volevo solo chiedere questo, siccome ci sono una serie di auditi, alcuni hanno fatto delle domande, mi chiedevo se questi auditi possono attendere la prossima commissione per avere anche loro risposta, era un gesto di cortesia.

## BRUSONI-PRESIDENTE

Assolutamente saranno di nuovo invitati, quindi prego l'ufficio commissioni di tenere presente le persone e anzi invito già da ora per poi non sentirmelo dire durante la commissione, che se avete intenzione di invitare altre associazioni, interessate, di farmelo sapere precedentemente e non durante i lavori, grazie.

### ESITO:

Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile. Sono previste audizioni.	RINVIO ALTRA SEDUTA
---	---------------------

Alle ore 16.54 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

IL SEGRETARIO

(Liliana Lunati)

IL PRESIDENTE

(Marta Brusoni)