



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

**VERBALE SELLA SEDUTA DEL MARTEDÌ 26 GIUGNO 2018**

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

Assume la presidenza il Consigliere Mascia Mario.

Svolge le funzioni di Segretario il Sig. Filippini Valter.

Verbale redatto dalla Ditta ISI Srl

Alle ore 10:03 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Anzalone Stefano
Bernini Stefano
Cassibba Carmelo
Ceraudo Fabio
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
Fontana Lorella
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Maresca Francesco
Mascia Mario
Pignone Enrico
Pirondini Luca
Rossetti Maria Rosa
Tini Maria

Intervenuti dopo l'appello:

Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Remuzzi Luca
Santi Ubaldo

Assessori:

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





## COMUNE DI GENOVA

avanti anticipando le indicazioni del Decreto del Ministro Delrio che prevedeva che tutte le città dovessero essere dotate di un Piano Urbano della mobilità sostenibile anche per accedere ai finanziamenti pubblici. Noi siamo andati a Roma ad illustrare le nostre intenzioni. Il Ministro ci ha detto che avevamo le idee piuttosto chiare. È uscito questo Decreto che ha un pochino modificato le cose. Avevamo stabilito che l'attribuzione per lo svolgimento del Piano Urbano della mobilità sostenibile dovesse essere affidato dalla Città Metropolitana.

L'Università ha iniziato a lavorare. Alla fine di febbraio sono state presentate le linee strategiche del PUMS, non il PUMS stesso. Da quella data sono partite le varie audizioni dei vari *stakeholders*: sono tutti i cittadini che vivono nella Città Metropolitana.

Il Piano Urbano della mobilità sostenibile non riguarda soltanto la mobilità intesa in senso stretto come pubblico o privato ma riguarda la mobilità in senso generale. Pertanto, si parla anche di ciclopedonalità, di pedonalità dolce, di linee di forza, di tutto ciò che comprende la mobilità in ambito metropolitano.

I suggerimenti che abbiamo dato all'Università erano quelli riportati durante la campagna elettorale della famosa linea del pi-greco rovesciato, con i collegamenti dall'estremo Levante all'estremo Ponente e le due direttrici che vanno verso la Val Polcevera e verso la Val Bisagno.

Sono iniziati i contributi offerti dalle varie associazioni, dai singoli cittadini, dai comuni che compongono la Città Metropolitana. Abbiamo iniziato a confrontarci con i vari comuni facendo delle audizioni da ANCI. Ne abbiamo fatto una a Rapallo e due a Genova. Abbiamo iniziato a raccogliere dei dati che in questo momento si stanno elaborando per essere inseriti in un piano più organico.

Lascio la parola al Prof. Musso che ci illustrerà il quadro strategico sul quale ci stiamo muovendo.

### **MASCIA (VICE PRESIDENTE)**

Grazie, Assessore Balleari.  
Lascio la parola al Sen. Musso.

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

Grazie, Presidente. Grazie, Assessore. Buongiorno a tutti i consiglieri.

Grazie per questo invito ad esporre i principali risultati del lavoro che abbiamo fatto come Centro di Eccellenza sulla Logistica, i Trasporti e le Infrastrutture dell'Università di Genova per l'Amministrazione Comunale.

Il Centro Italiano Eccellenza sulla Logistica, Trasporti e Infrastrutture è una struttura di ricerca insediata presso l'Università di Genova dal Ministero dell'Università e della Ricerca dal 2003. Raggruppa tutti gli studiosi dell'Ateneo genovese che si occupano di queste tematiche sotto i diversi profili disciplinari. Investono quello economico, quello tecnico-ingegneristico, quello urbanistico e di pianificazione e quello giuridico.

Nell'assegnare questo incarico, l'Amministrazione Comunale ha dato attuazione ad un accordo quadro esistente tra l'Università ed il Comune di Genova



## COMUNE DI GENOVA

per approfondimenti, studi e ricerche applicate su tutti gli argomenti attinenti alle tematiche delle Scienze Sociali.

Su queste basi, il Comune ha assegnato questo incarico. In realtà, l'ha fatto con molta tempestività. Il Decreto Ministeriale del Ministro Delrio che reca la data del 05.08.2017, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 04.10.2017, è il Decreto attuativo della normativa italiana di recepimento della direttiva europea del 2014. Nel frattempo, ha spostato il soggetto committente dal Comune alla Città Metropolitana, laddove questa esiste. Poi, la Città Metropolitana ha riassunto il ruolo di committente. Questo non ha spostato molto le coordinate di quello che vado a presentarvi oggi e che riguarda il Comune di Genova.

Questo non è il PUMS vero e proprio ma il quadro strategico. Ci chiediamo su quali strategie dovrebbe puntare la città di Genova per migliorare le condizioni della propria mobilità.

Il quattordici febbraio abbiamo consegnato un documento piuttosto lungo e lo abbiamo presentato pubblicamente nel Palazzo Tursi il due marzo.

È probabile che nella mia presentazione alcuni argomenti saranno lasciati un po' in ombra e poi saranno ripresi durante il dibattito se non saranno stati opportunamente trattati.

In questa *slide* ho riportato l'indice del documento generale perché vi dà un'idea del lavoro che il gruppo universitario ha condotto. Dopo una prima parte introduttiva, c'è una parte procedurale e giuridica che spiega quali sono i passaggi dalla direttiva europea fino al Decreto Delrio del 2017. Il terzo capitolo dello studio è una visione ampia, non legata al territorio genovese, sui grandi temi di evoluzione della mobilità urbana in tutto il mondo. Il quarto capitolo è il *focus* sulla realtà genovese per cercare di capire le principali criticità che la riguardano, anche nella logica che i *trend* di cui si è appena parlato ne possano rappresentare una soluzione.

Questo raffronto conduce ad un'analisi dei punti di forza, di debolezza, di opportunità e di minacce. Da questa discende un quadro di scenari e di rispettive strategie che entra nel cuore del problema. Si tratta del capitolo sei di questo studio. Il settimo è la parte più importante del documento che prospetta una sorta di "catalogo" delle azioni possibili, coerenti con quelle strategie che discendono dalle criticità individuate.

Nelle politiche della mobilità urbana, l'armamentario delle cose che si possono fare è talmente vasto e talmente articolato che si rischia di prendere un po' a caso, perdendo di vista l'obiettivo generale e dove si vuole arrivare con l'insieme delle azioni che governano la mobilità urbana e metropolitana. Il capitolo settimo fornisce le indicazioni che dovrebbero essere portate avanti nel governo della mobilità genovese.

C'è un capitolo ottavo dedicato ai modelli di finanziamento e che fa anche una quantificazione di massima dell'ordine di grandezza delle cifre che sarebbero necessarie per realizzare l'insieme delle misure in questione.

Questa *slide* si apre con una introduzione che tende a sottolineare molto una cosa che non vorremmo che sfuggisse in questa vicenda che rappresenta per la città di Genova una grande opportunità. Molto spesso, i piani urbani della mobilità sono delle operazioni che si fanno un po' perché la legge obbliga a farle



## COMUNE DI GENOVA

ed un po' perché nella mobilità urbana ci sono visibili criticità ed il Piano cerca di mettere un po' di cerotti qua e là rispetto ad una situazione di ferite sparse. Noi pensiamo che si debba procedere diversamente, a partire dalla considerazione che il sistema del trasporto e della circolazione pubblica e privata è l'apparato circolatorio della città. Ne condiziona la nascita, l'estensione, gli usi dei diversi spazi nell'ambito del territorio, il successo economico, lo sviluppo, la crisi, il declino. Soprattutto nello sviluppo della società industriale dell'Ottocento e del Novecento, il suo sistema dei trasporti ha rappresentato la possibilità della città industriale di espandersi territorialmente, economicamente e demograficamente. Allo stesso modo, oggi, un sistema dei trasporti moderno che si avvalga delle tecnologie che sono in corso di introduzione accelerata con la cosiddetta Terza e Quarta Rivoluzione Industriale, potrebbe rappresentare un punto di svolta di una città dove si vive meglio. Questa è una cosa che non sta nel libro dei sogni. Ci sono diverse città, in particolare europee, che sono già piuttosto avanti su questo percorso. Il fatto che questa città e tante altre città italiane possano essere un po' indietro in questo percorso, potrebbe anche rappresentare una possibilità di colmare questo *gap* saltando qualche passaggio di eventuali arretratezze accumulate nel tempo. Bisogna cogliere lo strumento del Piano Urbano della mobilità sostenibile ponendo maggiore attenzione agli obiettivi di vivibilità della città, di consumo delle risorse e tutti i temi della sostenibilità ambientale ed economica. Bisogna cogliere lo strumento di questo Piano per mettere questa città all'avanguardia nella gestione della mobilità in Europa.

Sulla base di queste indicazioni, tralascerei la parte più procedurale e giuridica. Nel documento avete comunque il quadro normativo di riferimento con, in particolare, l'allegato due del Decreto Ministeriale del 04.08.2017 che precisa le aree di interesse ed i macro obiettivi minimi obbligatori, oltre al ventaglio degli obiettivi opzionali delle varie città.

Dirò molto rapidamente che il capitolo che dà lo sguardo su cosa sta cambiando nel mondo in fatto di mobilità si concentra su alcune grandi innovazioni che vi sono note e che stanno riguardando molto il mondo della mobilità, in generale, e della mobilità urbana, in particolare. Una è quella delle applicazioni riconducibili alla *sharing economy*. Si tratta di tutto quello che attiene alla condivisione degli strumenti che parlano della mobilità, a cominciare dai veicoli. Da molti anni sono in corso delle politiche di *car sharing*, di *bike sharing*, di *van sharing* e, più recentemente, delle politiche di *ride sharing* che fanno più riferimento alle esperienze come, ad esempio, quella dell'azienda *BlaBlaCar*.

La seconda grande novità è quella di tipo energetico. La forza propulsiva dei veicoli, per circa un secolo, è stata il motore termico. Poi si è deciso che gli effetti collaterali erano tali e tanti che, forse, conveniva portarsi sulla scelta dell'elettrico, cosa che è stata fatta negli ultimi venti anni e che ci ha ormai portato ad un ampio spettro di soluzioni di mobilità, di propulsione ibrida ed elettrica.

La terza grande innovazione che si sta realizzando e sperimentando in maniera molto accelerata è quella della mobilità autonoma, cioè le auto senza conducente. Questa è davvero una prospettiva rivoluzionaria alla quale facciamo



## COMUNE DI GENOVA

fatica a pensare. Probabilmente, fra cinquanta anni, negli incroci urbani, le auto senza conducente transiteranno ad alta velocità, senza semafori e con un numero di incidenti inferiore a quello che oggi si realizza con l'aiuto dei conducenti e dei semafori. Potremmo immaginare di utilizzare l'automobile, di andare a destinazione e, invece, di impiegare quella ventina di minuti alla ricerca del parcheggio, scendere e comunicare alla propria automobile di andare a parcheggiarsi da qualche parte e di tornare ad una certa ora. Questo non è un futuro del 2200. Tecnicamente, è già un presente però potrebbe essere applicato in modo largamente maggioritario nella mobilità urbana nell'arco di pochissimi decenni. Questo obbliga chi fa uno sforzo di pianificazione che deve durare dieci anni a spingere lo sguardo oltre.

Il documento si sofferma sull'applicazione di queste innovazioni. Vorrei tagliare su questo perché non c'è il tempo di fare tutto. Dopo un'analisi abbastanza dettagliata dei punti di forza e di debolezza della mobilità genovese, individua sei principali linee di scenario e di strategia che servono per incardinare le misure di cui ho detto prima nel famoso capitolo sette dell'indice.

Il nostro studio ha individuato sei aree di analisi e di intervento: il trasporto pubblico, la sua interconnessione con il trasporto privato, la circolazione privata, la mobilità dolce, il movimento delle merci e un ultimo capitolo che abbiamo intitolato "la cultura della mobilità".

Le varie criticità vi sono note a causa del vostro ruolo di rappresentanti dei cittadini. Il trasporto pubblico è considerato un po' una opzione di ripiego, di bassa qualità ed affidabilità. Il trasporto su domanda è abbastanza marginale e l'interconnessione con il trasporto privato è piuttosto poco praticata. Questa è una situazione comune a molte città italiane. È il punto su cui bisogna realizzare la svolta maggiore. Il trasporto pubblico oggi è la soluzione B per coloro i quali non ne hanno di migliori. In Europa, il trasporto pubblico si impone sul trasporto privato sulla base della libera scelta degli utenti perché è un trasporto pubblico di qualità, più veloce, più confortevole. Dobbiamo realizzare questa svolta sia attraverso le azioni che proporremo in questo asse sia attraverso quello che proponiamo negli altri assi.

L'interconnessione tra i sistemi di trasporto è molto povera per il momento sia per i parcheggi di interscambio sia per l'integrazione funzionale tra le reti che per l'integrazione tariffaria.

La circolazione privata ha delle altre e ben note criticità. Rispetto al problema dell'energia scelta, è davvero indietro nella transizione all'elettrico. L'utilizzo del veicolo privato è eccessivo, in forza del fatto che i veri costi che la mobilità privata produce, il singolo utente riesce a scaricarli sulla comunità e, di conseguenza, ne fa un uso maggiore di quello che dovrebbe essere. La stessa regolazione dei flussi della mobilità privata risente di una situazione un po' caotica che difetta di un'organizzazione più razionale tra flussi di scorrimento e flussi di quartiere e di mobilità locale.

La mobilità dolce è la mobilità ciclabile e quella pedonale. Genova non è favorita dalle condizioni orografiche né dall'opera dell'uomo perché le piste ciclabili sono poche ed il *bike sharing* non ha attecchito. Anche strumenti di più facile applicazione, come l'abbondanza di rastrelliere per le bici, è un obiettivo



## COMUNE DI GENOVA

non conseguito. Sul fronte delle aree pedonali, bisogna mettere mano ad un ragionamento per realizzare un più ampio ed attrattivo sviluppo di aree pedonali a livello di singoli quartieri, così come a livello di centro.

L'altro tema di particolare importanza è quello relativo alla mobilità delle merci. Ci sono due criticità che si sovrappongono a Genova. Una non è peculiare di Genova ed è la mobilità di merci in città conseguente all'esplosione dell'*e-commerce*. Ormai tutti siamo abituati a comprare cose su *Internet*. A valle di questo, si muove un'organizzazione logistica che è molto più complessa di quando erano i singoli negozi ad essere riforniti. Le persone continuano a muoversi per andare a fare *shopping*. In compenso, abbiamo complicato notevolmente il sistema di distribuzione delle merci nel cosiddetto ultimo miglio e questo richiede uno sforzo di razionalizzazione che stanno facendo tutte le città.

Genova in quanto porto vive un'altra specificità nel movimento delle merci che è l'insieme dei flussi da e per il porto, i quali devono interferire il meno possibile con la mobilità urbana. Questo è un tema che riguarda anche i flussi di persone. In particolare nella stagione estiva, il movimento dei traghetti e quello delle crociere tutto l'anno rappresentano un flusso che non dovrebbe avere tante interazioni con la mobilità urbana.

L'ultimo asse su cui concentriamo le nostre proposte all'Amministrazione è quello che abbiamo chiamato "cultura della mobilità". Oggi le persone che si muovono con la propria automobile tendono ad esternalizzare buona parte dei costi che generano. Le persone spesso domandano troppa mobilità sbagliata. Prediligono quella privata rispetto a quella pubblica che avrebbe dei minori costi per la comunità. Si muovono troppo, si muovono male, spesso infrangono le regole. Nulla è irreversibile, però. Da questo punto di vista, mi sembra di aver notato che recentemente c'è stato uno sforzo per indurre gli automobilisti ad un maggior rispetto delle regole. È fondamentale per evitare la criticità conseguente, cioè che se nessuno rispetta le regole, la mobilità urbana diventa una giungla in cui si punta a sopravvivere. Se diventa una lotta per la sopravvivenza, la mobilità per le categorie deboli - disabili ed anziani - diventa un calvario.

Un altro tema che abbiamo considerato una criticità nel tema della cultura della mobilità è il fatto che, molto spesso, i grandi progetti di trasformazione urbana sembrano un po' ignorare o sottovalutare le implicazioni in materia di trasporti e di mobilità che esse portano con sé. A questo si aggiunge che, molto spesso, nell'organizzazione di come vengono erogati i servizi, inclusi quelli pubblici, non viene considerata l'implicazione che hanno sulla mobilità.

Alla luce di tutti questi scenari di criticità, abbiamo composto questo mosaico dove sui sei assi si individuano diciotto aree di intervento che trovate lì elencate.

È importante avere il quadro complessivo che discende dalle criticità che ho appena sintetizzato. È importante vedere come, rispetto ai sei gruppi di criticità, abbiamo individuato queste sei linee strategiche che trovate riassunte in questa *slide*. Andiamo a vedere cosa c'è in ciascuna di queste linee strategiche.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, la novità principale è di individuare un sistema di linee di forza. Oggi è in parte svolto da alcune linee di



## COMUNE DI GENOVA

*autobus* che sono un po' più frequenti e hanno mezzi un po' più capaci di altri ma non è un sistema di linee di forza come si intende in una città modernamente organizzata. Ci sono alcune scelte condivise nella maggior parte delle città nel dotarsi di linee di forza del trasporto. Sono quelle della trazione elettrica, della priorità semaforica laddove la sede è occasionalmente promiscua, della ricerca di una portata che sia la massima consentita.

Per quanto riguarda la guida, oggi la scelta prevalente è ancora la guida umana. Nei sistemi a guida veicolata, la guida autonoma potrebbe essere già applicata ma ancora non lo è. Queste sono scelte consolidate. Meno consolidate sono le scelte relative all'alimentazione elettrica ed alla via di corsa, vincolata o libera. Spesso viene utilizzato il termine di *i-tram* per indicare un particolare *filobus* a tre casse, lungo 25 m invece dei 18 m dei *bus* a due casse. In Italia non è omologato ma lo è in molti paesi d'Europa. Per quanto riguarda il sistema delle linee di forza, il ragionamento è dove è bene farle. I nostri ragionamenti sulla domanda ci hanno portato alle seguenti considerazioni. In premessa, una di queste linee di forza deve continuare ad essere la linea metropolitana di cui sono state recentemente finanziate delle estensioni sia a Levante che a Ponente. Ad integrare questa importante e significativa linea di forza, il Piano ne prevede altre quattro, da Levante a Ponente. Una linea "Levante" partirebbe a regime da Nervi ed arriverebbe fino a Principe. Una linea "Val Bisagno" partirebbe da Prato ed arriverebbe fino a Piazzale *Kennedy*. Una terza linea di forza sarebbe quella centrale che partirebbe da Corso Sardegna, precisamente da Piazza Galileo Ferraris, attraverserebbe tutto il centro e si andrebbe ad attestare alla Fiumara. Infine, una linea del "Ponente" partirebbe da Caricamento, toccherebbe tutti i luoghi di maggiore attrazione turistica - il Porto Antico, l'Acquario, il Museo del Mare, il *terminal* crociere, il *terminal* traghetti - proseguirebbe la sua corsa passando per Sampierdarena, raggiungerebbe la nuova stazione ferroviaria di Genova Aeroporto per attestarsi, infine, a Sestri.

La nuova stazione ferroviaria merita qualche parola in più. Non si può prescindere dal fatto che, da diversi anni, in Rete Ferroviaria Italiana è in corso una ristrutturazione importante. La conseguenza principale, legata al sestuplicamento dei binari del Ponente e del Centro, sarà quella di liberare molte tracce per il traffico urbano. In questo ambito, è previsto lo spostamento o la realizzazione di alcune stazioni. La più significativa è la stazione di Genova Aeroporto.

Quando abbiamo preso in mano il PUMS, i sistemi di trasporto fra Aerostazione ed Erzelli erano già avviati. La cosa che noi abbiamo appurato di fare è che la linea di forza del Ponente abbia un punto di intersezione nella nuova stazione ferroviaria di Genova Aeroporto - Erzelli. Questa è anche una delle localizzazioni che noi avremmo scelto per i grandi parcheggi di interscambio che sono la principale misura della successiva linea strategica, quella delle interconnessioni. Nella linea strategica del trasporto pubblico faccio un riferimento alla transizione all'elettrico della flotta che rimane fuori da queste linee di forza. Questo sistema di linee di forza disegna uno scheletro della mobilità urbana che cattura una parte significativa della domanda. L'efficacia di questo sistema è tanto maggiore quanto più si riesce ad alimentare queste linee



## COMUNE DI GENOVA

con il traffico che viene portato da tutte le altre parti della città dove la domanda non è sufficientemente elevata da giustificare l'estensione delle linee di forza. La flotta dei *bus* su gomma resterà ma negli anni sarà gradualmente sostituita con mezzi a trazione elettrica. La nostra indicazione è di non correre troppo perché l'evoluzione tecnologica del passaggio all'elettrico è così veloce che se noi avessimo i quattrini per comprarli tutti domattina, rischieremmo di trovarci con dei mezzi obsoleti, tra due o tre anni. Oggi, l'ingombro delle batterie di un mezzo elettrico puro è tale per cui gli *autobus* che sarebbero idonei a sostituire gli attuali, sarebbero di più. Pertanto, avrebbero un costo di investimento maggiore. È bene cominciare ma è bene andare avanti con gradualità e trarre il 2025 per essere sicuri di non fare il passo più lungo della gamba.

Sul trasporto pubblico, importanti riflessioni sono proposte anche sul sistema dei *taxi* per incentivarne una tendenza all'innovazione ed anche una transizione all'elettrico. Essendo sempre in circolazione, gli effetti sull'ambiente urbano sono maggiori rispetto alla transizione delle auto private. Questo primo asse del trasporto pubblico dedica attenzione ad una rivalutazione del sistema degli impianti speciali che è una peculiarità genovese. Può essere reso più efficace attraverso un sistema di manutenzioni più moderno ed anche con una più attenta connessione di questo sistema all'insieme delle linee di forza di cui ho parlato prima.

Passo all'area dell'interconnessione tra i sistemi di trasporto. La misura principale è costituita dalla realizzazione di parcheggi di interscambio, alcuni sistemici, in particolare in corrispondenza dei principali caselli autostradali. A Ponente, sarebbe in coincidenza con la nuova stazione ferroviaria di Genova Aeroporto. A Genova Ovest, principale casello della città, è previsto un parcheggio interscambio nell'area di Via Dino Col. In Val Bisagno, al casello autostradale di Genova Est, è previsto nella zona di Via Bobbio. In Val Polcevera c'è meno spazio ma in relazione all'estensione della metropolitana, si potrebbe realizzare un parcheggio di interscambio nella zona di Via Pisoni. Nel Levante, se ne potrebbe realizzare uno in via Tigullio, all'uscita del casello autostradale di Genova Nervi. Una cosa importante dei parcheggi di interscambio è che dovrebbero avere una maggiore e migliore visibilità ed accessibilità. A tutti noi sarà capitato di entrare in aeroporto con la propria automobile e di vedere che i vari parcheggi sono immediatamente indicati per la strada da percorrere, spesso anche con l'asfalto colorato, per la tariffa, per il tipo di sosta, etc. Se ci collochiamo all'uscita del casello di Genova Ovest, oggi c'è il parcheggio di interscambio di Dinegro. Fate caso alla sua accessibilità e visibilità. Qualche mese fa cercavo di capire perché questo parcheggio non venisse utilizzato al meglio. Mi sono reso conto che l'ingresso è dietro una fermata, è ad angolo retto, è piccolo e non visibile. La viabilità dedicata sarebbe la scelta migliore. In ogni caso, è necessaria una indicazione perché questi parcheggi sono utilizzati principalmente da persone che vengono da fuori.

Ci sono anche parcheggi di interscambio minori. Vi ho citato solo quelli grandi. È previsto che ce ne siano anche degli altri.

Un aspetto molto importante della interconnessione fra sistemi di trasporto è la mobilità come servizio. Oggi lo facciamo con veicoli di proprietà.



## COMUNE DI GENOVA

Sarà sempre di più con veicoli condivisi che rappresenteranno l'evoluzione del *taxi*. È sempre più importante che siano integrate funzionalmente le reti ma anche che siano integrati i sistemi di pagamento. Noi abbiamo immaginato un sistema molto semplice. Si tratta di un'applicazione di *smartphone* che consente prima di selezionare e poi di pagare tutte le soluzioni di trasporto che possono essere scelte nell'ambito del proprio viaggio urbano. Questo sistema non sostituisce la bigliettazione esistente. Si affianca ad essa e, probabilmente, nell'arco di una generazione, la sostituirà.

Passando alla circolazione privata, ci sono diversi temi. Uno di questi si connette con quello della mobilità dolce perché è lo sviluppo di zone a traffico limitato: al centro, per la loro attrattività turistica; nei quartieri, per cercare di ricreare una vivibilità di quartiere che, spesso, è stata un po' sacrificata. Sarebbe molto importante che ci fosse uno sviluppo anche scelto dal basso, cioè che fossero i singoli municipi ad individuare le aree che potrebbero essere fatte oggetto di esperienze di pedonalizzazione ma anche di traffico limitato ai residenti e così via. Quello che bisogna evitare è che le persone finiscano per impegnare delle strade visibilmente locali per andare oltre. Se vanno oltre, devono andarci con altre strade. Una riclassificazione delle strade genovesi in funzione del tipo di circolazione che dovrebbero sostenere è abbastanza fondamentale.

L'altro aspetto cruciale per la mobilità privata è incentivare la transizione all'elettrico. Il modo possibile, necessario e più evidente è quello di diffondere una fitta rete di colonnine di ricarica. Mi risulta che l'Amministrazione lo stia già facendo ma lo deve fare in quantità massiccia. Se non si fa massa subito, se le persone non sanno che trovano da ricaricare il proprio veicolo, non passano all'elettrico.

Per quanto riguarda la tariffazione, sarebbero opportune due opzioni strategiche ben diverse per l'interscambio che deve essere *gratis* o a prezzi minimi rispetto alla sosta di destinazione. I criteri di tariffazione dovrebbero essere progressivi. Sarebbe utili ripristinare anche la frazione d'ora che è stata, invece, eliminata. Poi sarebbe bene prevedere che la tariffa cresca progressivamente con la durata della sosta.

È nostro avviso che debba essere fortemente valorizzato il *car sharing* che oggi è marginale in questa città. Uno strumento per valorizzarlo sarebbe quello di aprirlo a più operatori, soprattutto alla modalità *free floating* che è prevalente nella maggior parte delle città. Si prende e si lascia l'automobile dove serve e non nei parcheggi destinati al *car sharing* che sono sempre troppo pochi e troppo lontani. Allo stesso modo, si possono favorire delle esperienze di *ride sharing*. Io penso agli studenti universitari ma si possono individuare tanti altri gruppi con cui si può avere un'esperienza di *sharing* che fa parte della logica dell'economia di scambio e non di una logica di concorrenza reale rispetto ai *taxi* e quant'altro.

L'altro asse strategico è quello della mobilità dolce. Qui va segnalato che dopo il Decreto Delrio, nel 2018 è intervenuta una legge che stabilisce che nei piani della mobilità sostenibile dovrà esserci il cosiddetto *Bici Plan*. Ha voluto dare maggior valore alla mobilità ciclabile nell'ambito di questa pianificazione. La nostra idea è che il *Bici Plan* apporterà l'insieme delle misure che proponiamo



## COMUNE DI GENOVA

in questo campo, in particolare una rete di piste ciclabili più sviluppata di adesso. Ci sarà un *bike sharing* elettrico come era stato tentato dall'Amministrazione una decina di anni fa per problemi di manutenzione. Ci sarà una più ampia disposizione delle rastrelliere. Ci sarà anche più controllo perché la mobilità delle bici nelle aree pedonali rischia di essere molto pericolosa. Qui andrebbe imposto e fatto rispettare un limite di velocità a 10 km/h. Ci saranno colonnine di ricarica, misure per la loro trasportabilità su ascensori, sui *tram*, sulla nave *bus*, sui treni e quant'altro.

Vi mostro la rete delle piste ciclabili che potremmo sviluppare in questa città, con un grande asse costiero da Fiumara fino a Boccadasse. Difficilmente troverebbe degli utilizzatori da un estremo all'altro ma accorperebbe diversi utilizzi locali. Un secondo asse sarebbe di penetrazione nel centro e poi nelle varie zone semi-pedonali. Un terzo asse percorrerebbe la Val Bisagno fino allo stadio di Marassi.

Delle aree pedonali ho già parlato. Dovrebbe essere un'iniziativa favorita da proposte che vengono dai quartieri. A livello di centro città, potrebbe essere decisa dall'Amministrazione cittadina. A livello di quartieri, potrebbe essere selezionata dal basso dai diversi municipi.

Un altro aspetto fondamentale è quello relativo alla mobilità delle merci. È importante evitare l'estrema inefficienza dell'elevatissimo numero di piccoli veicoli che hanno da consegnare un collo o due che potrebbero essere trasportati con una bici.

L'altro aspetto è quello dell'inquinamento. Il sistema potrebbe essere di piattaforme di *van sharing*. Il corriere che arriva a Genova con un veicolo troppo grande, posa il suo veicolo, lo lascia parcheggiato, prende il collo che deve portare in Via San Lorenzo, lo carica su una bici o su un furgone elettrico, va dove deve andare, torna indietro e riparte con il suo mezzo.

Infine, il tema della cultura della mobilità l'ho già delineato quando tratteggiavo le criticità del sistema. Se le persone mancano della consapevolezza dei costi della mobilità, è bene educarli ad essa. Lo si può fare fin dalle scuole attraverso la formazione vera e propria e la possibilità che gli studenti delle scuole abbiano delle particolari forme di agevolazione, inclusa anche la gratuità del trasporto pubblico, che aumenti la loro consuetudine con dei sistemi di trasporto meno impattanti.

Il punto che per noi è molto importante è che questa educazione si estenda anche ad un rispetto delle regole che oggi è inadeguato. Laddove non arriverà l'educazione, dovrà arrivare una repressione che finora è stata al di sotto delle aspettative.

Una cosa che il Comune può fare per diminuire la domanda di mobilità è quella di migliorare la dislocazione dei servizi pubblici che eroga sia attraverso un maggior ricorso ai servizi *online* sia attraverso una rete di fruizione di questi servizi. In questo modo, le persone potrebbero evitare spostamenti inutili o inutilmente lunghi, anche se non sono troppo familiari con le tecnologie *online*. Si potrebbero attuare delle misure specifiche sulla mobilità per le persone anziane e per le persone a mobilità ridotta.



## COMUNE DI GENOVA

Infine, è importante che ci sia una sorta di segretariato del Piano. C'è un alto rischio che questo tipo di documenti sia fatto con molta cura, produca dei buoni risultati e poi rimanga lettera morta perché non è chiaro chi deve fare che cosa, entro quali tempi, con quali tipi di monitoraggio. Tenere sotto controllo tutte queste cose è davvero molto complesso.

Vi chiedo scusa se mi sono dilungato però credo che l'uditorio richiedesse che ci fosse una informativa piuttosto dettagliata. Ho lasciato in ombra diverse questioni e sono pronto a rispondere a tutte le domande.

### **MASCIA (VICE PRESIDENTE)**

Grazie, Prof. Musso, anche per la sinteticità e chiarezza. È riuscito a non annoiarci, nonostante la complessità dei problemi affrontati.

Lascio la parola al Consigliere Grillo.

### **GRILLO (FI)**

Nel 2009, il Consiglio Comunale ha approvato il Piano Urbano della Mobilità. Contestualmente all'approvazione di quel Piano, il Consiglio Comunale ha approvato molti documenti. In quel Consiglio Comunale era presente anche Lei, Vice Sindaco, ed anche Lei, Musso.

Sarebbe opportuno avere una relazione sugli adempimenti svolti rispetto agli obiettivi previsti in quel Piano approvato da parte del Consiglio Comunale. Non credo sia difficile per gli uffici elaborare una relazione su quanto è stato realizzato rispetto a quel piano.

L'attuale Piano Metropolitan che ci è stato distribuito ha la necessità di essere approfondito e studiato attentamente da parte dei consiglieri comunali. Si dovrebbe aprire un dibattito. La seconda proposta è che vi siano altre commissioni consiliari di approfondimento.

Chiedo che questo Piano sia portato in Consiglio Comunale. Credo sia un atto dovuto. Così facendo, anticipo una raccomandazione: che sia un Piano graduato nel tempo ma che preveda con chiarezza quello che verrà concretizzato dal 2018 alla conclusione di questo ciclo amministrativo. Se io vado a rileggere quel Piano ed i documenti approvati nel 2009, rivedo quasi tutte le questioni poste allora, riproposte oggi. Questo significa che si è realizzato pochissimo di quel Piano. Questo nuovo Piano può avere una gradualità nel tempo però è bene che sintetizzi alla fine ciò che è in programma che sia attuato nell'ambito di questo ciclo amministrativo.

### **MASCIA (VICE PRESIDENTE)**

Grazie, Consigliere Grillo.

La parola al Consigliere Pignone.



COMUNE DI GENOVA  
**PIGNONE (LISTA CRIVELLO)**

Ringrazio il Professore per la sintesi. Prima di iniziare, volevo manifestare il mio compiacimento per questo lavoro che tiene conto dei bisogni della nostra città e che mi sembrava opportuno portare in Consiglio, come L'Assessore, prima Consigliere, andava a denunciare nelle amministrazioni precedenti.

La normativa è quella del 2014. Mi ha stupito che sia stata data la gestione della modalità di intercettare gli *stake holders* all'ANCI, allontanando ancora di più il lavoro degli uffici. L'Assessore ha dichiarato che sono stati contattati i comuni e gli *stake holders*. In realtà, questo passaggio è stato molto limitato per il Comune di Genova. Conoscendo la *mailing list* con la quale sono stati affrontati i contatti. I comuni con trentamila abitanti, al massimo, era facile contattarli. Il Comune di Genova non esiste se non attraverso il presidio dei municipi. Assessore, Lei sa che i municipi non sono stati invitati al dibattito pubblico? Lei sa che quelle *mailing lists* non contenevano la rappresentanza territoriale? Quello che è stato espresso qui dall'Università forse manca di un'attenzione puntuale ai bisogni di quei territori. Nelle *slide* si richiamano una serie di attenzioni legate alla mobilità dolce. Solo i municipi possono esprimere un bisogno territoriale sull'usare le piste ciclabili o sulla convivenza dei mezzi lenti o meno lenti con la parte pedonale.

Lei ha parlato di mezzi alimentati. Chiedo se avete tenuto conto che, in questa fase di transizione, i nostri mezzi, attraverso degli investimenti minimi, possano essere adeguati a dei *kit* di trasformazione per trasformare i mezzi a gasolio in mezzi a metano.

Prof. Musso, Lei parlava di sopraelevazione di certi passaggi. Ha usato il termine "*snake*". Non so a cosa si riferisse.

Vorrei capire se sono stati tenuti in considerazione gli impianti a fune, specialmente sulla parte delle vallate. Il raggiungimento dei luoghi come i forti potrebbe essere favorito da mezzi a fune nell'ambito della mobilità urbana. Non mi pare di aver visto l'impianto a fune che collega gli Erzelli. È sempre presente?

Nell'ultima *slide* dell'ultimo punto dell'indice si parla dei finanziamenti. Mi farebbe piacere sapere qualcosa in più. Grazie.

**MASCIA (VICE PRESIDENTE)**

Grazie, Consigliere Pignone.  
Consigliere Bernini, prego.

**BERNINI (PD)**

Ho trovato di grande interesse il lavoro che ha fatto l'Università e che il Prof. Musso ci ha illustrato.

Assessore Balleari, è solo; è questo il problema. Queste questioni hanno preminentemente una necessità di collegamento con altre deleghe assessorili. Spesso e volentieri ci si trova da soli a discutere, alla fine.



## COMUNE DI GENOVA

Quanto ci ha illustrato il Prof. Musso ed anche le indicazioni che ha dato in termini di tempi per arrivare alla scelta pratica rispetto a queste linee di indirizzo, rendono necessario il confronto con altri assessori che hanno deleghe che sono complementari a quelle che ha Lei.

Tutto il ragionamento sulle linee di forza e sui principi fondamentali di regolazione di un traffico in una città portuale rende necessario un ragionamento condiviso con chi si occupa delle infrastrutture e dell'urbanistica cittadina.

Noi abbiamo bisogno di avere uno schema matriciale di informazioni che non può avere un solo Assessore per arrivare alle soluzioni. Io condivido completamente il quadro illustrato, tranne qualche nota che farei. Una è quella relativa alle questioni riportate da Pignone. In una lunga discussione con il compianto Pio Montanari, io ho affrontato la questione dell'uso della fune anche per la Val Bisagno, sulla linea di forza tra Struppa e Brignole. Da lui veniva considerata come quella più efficace e più efficiente per quell'area. Musso consiglia di non fare passi più grandi della gamba, anche perché le tecnologie evolvono. L'importante è che seguiamo le linee che sono state illustrate perché se seguiamo questi criteri, di volta in volta, faremo sempre delle scelte coerenti con il raggiungimento dell'obiettivo finale.

Una parte della città ed una parte delle linee di forza, in realtà hanno già un disegno più definito, al punto che la pianificazione urbanistica già ha acquisito le cose che ci ha illustrato il Prof. Musso. La pianificazione urbanistica genovese tra Voltri e Brignole prevede anche quali possono essere le fermate della metropolitana di superficie. Impone a chi sviluppa delle attività in quelle aree che faccia quelle opere necessarie per fare il piccolo posteggio di interscambio, la fermata della nuova metropolitana di superficie, etc. In particolare, già prevede il punto di interscambio di Erzelli - Aeroporto come il grande punto di collegamento tra gomma, rotaia e l'Aeroporto stesso.

La mia impressione è che su questo si stia battendo un passo di arresto. Dopo un lavoro che ha consentito di arrivare al finanziamento, da parte della Comunità Europea, di tutti i livelli di progettazione fino all'esecutivo, i passi necessari non sono ancora stati fatti.

L'altra cosa che mi preoccupa è che il Prof. Musso fa un buon lavoro con i suoi collaboratori universitari ma, in realtà, le cose che vengono dette nel suo lavoro non sono il *vademecum* che si porta in tasca chi ha il compito di fare delle scelte sulla città. Il ragionamento sulla separazione dei flussi, soprattutto quelli diretti alle attività portuali ed alle attività produttive, non è la guida di questa Amministrazione. Penso a quello che sta succedendo sul Lungomare Canepa e sul nodo di San Benigno dove il faro è il gruppo degli abitanti che fanno casino. Oggi non si fanno delle scelte che impediscono, domani, di ampliare le attività stesse. Fanghella si rifiuta di portare in Consiglio Comunale il disegno che ha elaborato Società Autostrade sul nuovo nodo di San Benigno, quindi ci resta il dubbio sulla linea di separazione che si sta seguendo.

Io ho perso delle battaglie sulla mobilità dolce. Sestri ha un sacco di rastrelliere vuote perché gli abitanti, anche per età, preferiscono fare uso di altri mezzi. La battaglia vera che abbiamo perso tutti, secondo me, è stata quella di continuare a realizzare la pista ciclabile affianco alla grande arteria della



## COMUNE DI GENOVA

tangenziale a mare di Genova anziché realizzarla all'interno. Oltre ad essere più piacevole dal punto di vista paesaggistico, ci consentirebbe di avere una viabilità morbida in aree dove non c'è il traffico continuativo di mezzi pesanti. Secondo me si può ancora tornare indietro. Potremmo avere la possibilità di fare un percorso importante.

Sulla parte di Levante devo confessare che era più difficile trovare una soluzione già pianificabile perché ci troviamo di fronte all'arteria di Corso Europa. Usare la linea ferroviaria come metropolitana di superficie era molto difficile. Ci consentivano soltanto un passaggio ogni quindici minuti. Probabilmente era una resistenza di Ferrovie. Questo quadro potrebbe portarci a spingere perché si possa arrivare a qualcosa di diverso. L'investimento per arrivarci con nuove gallerie è qualcosa che riguarda il risultato finale.

Il lavoro fatto dall'Università è sensato e condivisibile. L'importante sarebbe che ci fosse coerenza nei comportamenti e che non venisse usato soltanto in quanto bel quadro per fare comunicazione e propaganda. In questo caso, il risultato per i cittadini non sarebbe positivo.

### MASCIA (VICE PRESIDENTE)

Grazie, Consigliere Bernini.

Mi permetto di far presente ai consiglieri di maggioranza che alle 12:00 è fissata la Conferenza Capigruppo alla quale dovrò partecipare. Potrei farmi sostituire ma se riuscissimo a circoscrivere gli interventi, sarebbe meglio.

La parola al Consigliere Gambino.

### GAMBINO (FRATELLI D'ITALIA)

Volevo dare una risposta al collega Grillo. Dal 2009 si è fatta la pista ciclabile in Via XX Settembre. È stato un ottimo risultato di mobilità sostenibile.

Volevo fare alcune domande. Si ha idea di dove reperire i fondi? Qual è la tempistica di attuazione di questo Piano della Mobilità? Si è fatto un ragionamento sul discorso delle moto elettriche? I genovesi sono molto legati al trasporto su *scooter*. Si è pensato ad un ragionamento di incentivi economici per l'acquisto di moto elettriche? Grazie.

### MASCIA (VICE PRESIDENTE)

Grazie, Consigliere Gambino.  
Consigliere Maresca.

### MARESCA (VINCE GENOVA)

Grazie, Presidente.

Ringrazio il Prof. Musso che oggi è venuto a farci una lezione importante sul Piano della Mobilità, su quello che ci chiede l'Unione Europea, su quello che è



## COMUNE DI GENOVA

previsto dalla direttiva e sulla legge attuativa della direttiva che obbliga i vari comuni a fare questo Piano.

Io ho trovato molto interessanti alcuni aspetti di questa spiegazione esauriente. Il Regolamento 1315 ispira i paesi membri ad adottare misure volte ad avere un trasporto che raggiunga livelli di efficienza, sostenibilità economica ed ambientale anche per i cittadini dei comuni. Io credo che se si raggiungerà questo Piano della Mobilità, sarà molto importante per noi e per i cittadini.

A Genova c'è il problema dei *TIR* che arrivano nei nostri varchi portuali da tantissimi anni e producono un tasso di inquinamento enorme. L'obiettivo sarebbe quello di togliere questi *TIR* dalla strada e fare le operazioni utilizzando soltanto la ferrovia. La stessa Unione Europea ci chiede di raggiungere il trasporto merci almeno per il 75% entro il 2030. Io ho già parlato con l'Assessore Balleari che si occupa di mobilità. L'obiettivo sarebbe quello di trovare anche delle aree localizzate fuori dal Comune di Genova. Si può parlare di Ovada e Tortona dove vengono effettuate già delle operazioni doganali ai varchi portuali, in sintonia con gli spedizionieri, per evitare di far entrare il traffico. La mia Direzione è a disposizione del Vice Sindaco Balleari. Su questo argomento stiamo facendo un importante lavoro, anche parlando con i soggetti interessati che, poi, sono quelli che portano i *TIR* e che gestiscono tutto l'afflusso. L'associazione degli autotrasportatori avrà qualche problema ma capirà anche che l'inquinamento atmosferico non è più possibile in una città come Genova.

Volevo chiedere all'Assessore ed al Prof. Musso se fosse possibile quello che fanno in alcune città svizzere. Nei centri storici ci sono dei piccoli *autobus* elettrici senza conducente ma con un controllore a bordo. Portano i turisti in giro. Volevo chiedere se fosse possibile proporre una cosa del genere anche per il Centro Storico di Genova. Capisco che le esigenze del territorio in questo momento siano diverse rispetto a questo. Grazie.

### MASCIA (VICE PRESIDENTE)

Grazie, Consigliere Maresca.  
Consigliere Avvenente, prego.

### AVVENENTE (PD)

Buongiorno a tutti.  
Ringrazio il Prof. Musso per l'illustrazione.

Volevo cogliere l'occasione per fare alcune riflessioni e chiedere alcuni chiarimenti. In particolare, il Prof. Musso ha parlato in maniera molto chiara delle linee di forza che saranno considerate linee di trasporto prevalenti. Ha parlato di punti di interscambio. Volevo capire più dettagliatamente che fine ha fatto l'accordo di programma che, nella sua prima stesura tra FS ed enti locali, prevedeva la realizzazione di una serie di fermate del trasporto di metropolitana di superficie, soprattutto nel Ponente cittadino.

Cito a memoria: Voltri stazione di Porta, fermata di Palmaro, fermata nuova di Prà, fermata di Pegli Lido sparita insieme al progetto di realizzazione del



## COMUNE DI GENOVA

porticciolo, Pegli, Multedo, Via Bressanone, Sestri Ponente ed Aeroporto. Poi si parlava di Cornigliano, San Giovanni, D'Acri, Sampierdarena, San Benigno, Principe.

Vorrei capire se è possibile recuperare quell'impostazione che prevedeva davvero la trasformazione della linea di Ponente, una volta finito il nodo ferroviario di Genova, in una metropolitana di superficie. Per trasformarla in una metropolitana di superficie, tutte quelle fermate ipotizzate allora devono essere realizzate, nessuna esclusa. Se non fosse così, AMT sarebbe costretta a mantenere sulla stessa direttrice i *pullman* ed il trasporto pubblico su gomma, con tutti i problemi che ci sono.

Il Prof. Musso faceva riferimento alla qualità del trasporto pubblico. Non essendo degno nemmeno di provare ad ipotizzare a contestare alcune sue affermazioni, ritengo che una cosa sia ben chiara a tutti. O aboliamo la mobilità privata ed obblighiamo tutti ad andare sul trasporto pubblico oppure se il trasporto pubblico deve rimanere una scelta, la gente sceglierà di andare sui mezzi pubblici quando questi saranno di qualità. Questo significa che si arriva su una fermata e non si aspetta più di cinque o sei minuti. Significa salire sul *pullman* e trovare l'aria condizionata, trovare dei posti dove ci si può anche sedere, non dover viaggiare con l'ascella sudata del mio vicino fino a Caricamento. Se c'è la qualità del trasporto urbano, si può lasciare il mezzo a casa. Se non ci sono quelle condizioni, io credo che sia difficile.

Il Prof. Musso ha parlato di tutti i vettori tranne che uno: la nave *bus*. Noi l'abbiamo conquistata con le unghie e con i denti. Non abbiamo intenzione di abbandonarla perché risponde già oggi a molti di quegli elementi di qualità: è puntuale, si viaggia seduti e si ha un privilegio straordinario di vedere Genova dal mare. C'è un problema di fondo. Se non fosse per il finanziamento della Regione di 277.000 euro all'anno, questa nave *bus* non si reggerebbe da sola. È un problema anche di offerta che crea la domanda. Quando c'erano molte corse al giorno, la gente la utilizzava. Adesso che, per ragioni economiche, sono state ridotte di molto le corse, la gente la utilizza di meno.

Ricordo, in un progetto di qualche anno fa, che si diceva che il ribaltamento a mare avrebbe restituito alla città la possibilità di continuare Via Puccini per arrivare fino a Multedo. Mi è stato riferito che questo progetto è stato superato. Me ne dispiaccio perché per fare l'operazione del ribaltamento a mare pare che siano stati chiesti 200.000.000 di denaro pubblico. Non ci mette una lira Fincantieri. Sarebbe stato tanto bello che la città avesse potuto guadagnare la possibilità di continuare la viabilità che è stata sviluppata in questi anni verso Ponente e che fino alla stazione di Cornigliano, ad oggi, sta dando ottimi risultati.

Sulla questione delle piste ciclabili, io mi rendo conto di essere molto gretto ed arretrato. Spesso mi capita di confrontarmi con altre persone. Tutti concordiamo su un fatto: Genova, per la sua conformazione geografica, non è Reggio Emilia, Ferrara, Modena o Mantova. Per quale ragione in quelle città lo sviluppo della bicicletta c'è stato? Forse perché è pianura ed è facile andare in bicicletta? La conformazione della popolazione genovese è abbastanza anziana. Bisogna ragionare più pragmaticamente. È giusto dare queste possibilità a chi è



## COMUNE DI GENOVA

amante della bicicletta. Mi piacerebbe fare un censimento vero un giorno. Vogliamo capire quanta gente sistematicamente usa la bicicletta davvero in città?

Il Vice Sindaco Balleari sa che questa è una questione che ripropongo ciclicamente. Ogni volta, egli mi dice che non si può fare. Mi domando: da qui a quando sarà realizzato questo splendido sogno che ci è stato mostrato stamattina, per quale ragione vogliamo continuare ad accanirci nei confronti dei guidatori delle due ruote in città? Si stima che a Genova ci siano oltre duecentoventimila *scooter* che consentono di rendere il traffico più fluido. Dopo dieci anni di sperimentazioni, si potrebbe cominciare a pensare che nelle zone periferiche queste persone debbano rischiare la vita tutti i giorni. Grazie.

### MASCIA (VICE PRESIDENTE)

Grazie, Consigliere Avvenente.  
Consigliere Crivello.

### CRIVELLO (LISTA CRIVELLO)

Ci eravamo presi tutti l'impegno di non utilizzare martedì mattina per fare commissioni. Bisogna riprendere questa abitudine.

Io ho apprezzato molto il dibattito. Sarà necessario poter approfondire sul cartaceo. Si tratta di un buon documento. È stato anche gradevole seguire il Prof. Musso.

Io invito l'Amministrazione a seguire il percorso del confronto con la città. Il confronto è utile per illustrare e per ascoltare.

Lei ha citato i municipi, Prof. Musso. È una citazione importante ma non mi limiterei a questo. I municipi devono rappresentare un veicolo nelle varie comunità.

Faccio due domande. Sono state citate alcune realtà per quanto riguarda l'interscambio. Vorrei capire se, per adesso, sono citate come un'opportunità che prevede un percorso che non è ancora partito o se c'è qualcosa di più.

Lei ha fatto riferimento alla riclassificazione che è un lavoro importante che va fatto. Si tratta di una riclassificazione legata a termini squisitamente della mobilità oppure è una riclassificazione riferita alle caratteristiche delle nostre strade?

### MASCIA (VICE PRESIDENTE)

Grazie, Consigliere Crivello.

Io concordo con quanto ha detto, soprattutto quando si tratta di commissioni di questa importanza.

Sto rilevando che il Prof. Musso sta annotando tutte le domande che sono state fatte. Non andranno sicuramente perse nel dimenticatoio, anche se alla risposta a queste domande procederemo nell'aggiornamento di questa Commissione.

Lascio la parola al Consigliere Giordano.



COMUNE DI GENOVA

## GIORDANO (M5S)

Grazie, Presidente.

Saluto e ringrazio il Prof. Musso per l'illustrazione di un progetto del cuore di una città che ha una specificità unica a livello nazionale.

Come prima battuta, io ho qualche perplessità. Quali sono i confini del nostro centro città in questo Piano Urbano di Mobilità Sostenibile? Mi sorge un dubbio spontaneo. Il Prof. Musso diceva che se non viene segnalato bene il parcheggio di interscambio di Dinegro e manchi l'entrata, sei in centro. C'è una contrapposizione nel produrre parcheggi di interscambio che sono già in centro. Io pensavo a parcheggi di interscambio che davano la possibilità di usare il trasporto urbano al 100%.

Sulle piste ciclabili c'è un capitolo molto ampio. C'è il problema annoso della sicurezza perché le normative impongono che tra la bicicletta e l'autovettura ci siano almeno 150 cm. L'integrazione tra trasporto pubblico e bicicletta è il cuore di questo tipo di mobilità.

Sulle piste pedonali ho trovato un po' carente il discorso di sicurezza ed abbattimento delle barriere architettoniche. In questo, abbiamo un punto di ricaduta dal punto di vista della sicurezza. Ci dovrebbe essere un investimento che porti ad un risultato ottimale anche sulle piste pedonali.

Io spero che questa sia la partenza di un dibattito molto ampio dove i cittadini devono avere il testimone in mano. I municipi devono avere un ruolo partecipativo imponente. L'aula consiliare deve svolgere un ruolo definitivo su questo Piano. Se il Piano è definitivo, mi sorge qualche dubbio. Dove inizia e dove finisce la partecipazione?

C'è un punto di ricaduta molto imponente sull'integrazione tariffaria. Nel contratto di servizio Regione Liguria e Trenitalia 2018 - 2032, da gennaio 2019 viene data la facoltà di istituire la tariffa "solo treno" in ambito urbano. Vorrei sapere se la Giunta intende mettere in atto qualche azione affinché l'integrazione tariffaria abbia un indirizzo completamente diverso. Grazie.

## MASCIA (VICE PRESIDENTE)

Grazie, Consigliere Giordano.  
Consigliere Crivello.

## CRIVELLO (LISTA CRIVELLO)

Vorrei dire al collega Avvenente che vado in *scooter* da quando avevo quattordici anni. Non vorrei sottoporre ulteriormente il trasporto pubblico alle sofferenze di vedersi tagliare la strada a più riprese da chi andrebbe nelle strisce gialle con gli *scooter* con grande responsabilità.



COMUNE DI GENOVA

**MASCIA (VICE PRESIDENTE)**

Consigliere Giordano, prego.

**GIORDANO (M5S)**

Ho un'ultima domanda da fare.

Mancano gli obiettivi che diano la possibilità di avere una quantità numerica delle linee di indirizzo di questo PUMS.

**MASCIA (VICE PRESIDENTE)**

Grazie, Consigliere Giordano.

Direi di chiudere la Commissione qui e di riaggiornarla al più presto, anche perché le tematiche affrontate sono veramente molto interessanti. Grazie. Buongiorno a tutti.

ESITO:

Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile	RINVIO ALTRA SEDUTA
--	---------------------

Il Presidente alle ore 11.56 dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario  
(Valter Filippini)

Il Vice Presidente  
(Mario Mascia)

Documento firmato digitalmente