



Ciclo di incontri di **presentazione e discussione** sui temi maggiormente rappresentativi delle politiche di mobilità urbana

LA RESTITUZIONE CONCLUSIVA

9 febbraio 2012

Premessa metodologica

Il presente lavoro è frutto del quarto incontro – la restituzione conclusiva - tenutosi nella Sala conferenze del Museo di Sant'Agostino nell'ambito del progetto di collaborazione fra la Facoltà di Architettura, l'Assessorato alla pianificazione, regolazione e gestione della mobilità urbana, la Direzione Mobilità e l'U.O.C. Coordinamento canali di comunicazione e partecipazione. Nello specifico il progetto ha previsto 4 incontri tra i tecnici dei servizi sopracitati e una serie di ospiti invitati con lo scopo di attuare un processo di comunicazione profondo con i diversi portatori di interessi individuati. Il ruolo dei ricercatori è duplice, da una parte rivestono il compito di "facilitatori" del dialogo fra le parti e dall'altra di "osservatori" degli eventi e delle comunicazioni verbali e non verbali messe in atto. La tecnica di lavoro utilizzata richiama l'approccio qualitativo alla ricerca sociale e si ispira a quella che in sociologia è definita "osservazione partecipante". Il metodo è ampiamente descritto nella letteratura scientifica di riferimento e, negli ultimi anni, è diffusamente impiegato nei processi decisionali inclusivi e partecipativi per la riconosciuta utilità nella raccolta di dati ed informazioni.

Diario dell'osservazione

L'incontro è fissato alle ore 15.00. La sala è organizzata in modo tale da proiettare delle immagini e del testo e costituisce il modello tipo della presentazione frontale con uno o più oratori ed un pubblico di uditori. Il facilitatore dell'incontro (prof.ssa Franca Balletti) introduce i lavori presentando una sintesi dei maggiori temi emersi durante le giornate di lavoro precedenti. Precisa di non poter dare compiutamente conto degli ultimi documenti inviati da alcuni interlocutori poiché trasmessi a ridosso dell'incontro, tuttavia i materiali verranno analizzati e riportati nel documento finale del progetto. Il facilitatore ricorda che l'obiettivo degli incontri è condividere con interlocutori privilegiati le politiche sulla mobilità.

I tre incontri hanno avuto come oggetto: la fruizione pedonale degli spazi pubblici e la mobilità ciclabile (20 dicembre 2011), l'interscambio e regolamentazione della sosta (16 gennaio 2012), le grandi infrastrutture (30 gennaio 2012). I principali temi emersi sono i seguenti:

- E' indispensabile **un'attenta pianificazione della mobilità pubblica di lungo periodo**; se, infatti, gli investimenti condizionano fortemente le scelte per la mobilità urbana allora occorre porsi dei traguardi e soltanto dopo vedere cosa può essere finanziato e come.
- E' necessario muoversi verso una **maggiore mobilità pubblica urbana attraverso il miglioramento dei trasporti pubblici e la**



predisposizione di parcheggi di interscambio piuttosto che fare progetti che spingono maggiormente verso l'uso dell'auto privata.

- Occorre **ridurre gli ingressi delle auto in città** studiando in modo approfondito i flussi che interessano il nostro territorio, non dimenticando di cercare di **ridurre la presenza delle moto**, la cui diffusione entra in conflitto anche con la sostenibilità economica del TPL.
- **Pensare ad un sistema integrato di mezzi pubblici**, creando una rete urbana composta di mezzi più tradizionali, treno e bus, ma anche da metropolitana e tram e da sistemi di mobilità sostenibile: piste ciclabili, sistemi di risalita, etc. e ad una **gestione integrata TPL-parcheggi di interscambio**.
- Occorre porre **maggiore attenzione agli aspetti di vivibilità, benessere e salute degli abitanti, in particolare** nel momento in cui si progettano grandi infrastrutture.
- Ri-pensare la città in termini di un' **accessibilità effettiva per disabili** motori e sensoriali, **porre attenzione alle difficoltà dei portatori di handicap già in fase di progettazione** delle nuove infrastrutture.
- Occorrono **scelte politiche concrete che generino una mobilità sostenibile complessiva** evitando la "ghettizzazione" dei diversi fruitori degli spazi urbani.
- **Incrementare l'uso delle zone a 30 Km/h**, poiché attraverso questo strumento non solo si riduce la velocità di marcia delle auto rendendo più sicure e fruibili le aree urbane, ma si può **contribuire a generare un processo culturale più attento ai temi della sostenibilità urbana**.
- **Incrementare le zone pedonali della città** favorendo il loro raggiungimento con i sistemi di mobilità pubblica e disincentivando l'uso dei mezzi privati,
- **Favorire la pedonabilità dei circuiti turistici della città** così da offrire spazi urbani piacevoli e sicuri da percorrere (in parallelo regolamentare e **rendere più efficiente il sistema della sosta per i bus turistici** prevedendo nuovi spazi e un sistema di pagamento adeguato).
- **Pensare all'uso della biciclette in termini più concreti e fattibili**, andando a ricercare finanziamenti adeguati ed **inserendo la ciclabilità negli strumenti di pianificazione** della mobilità urbana.
- Occorre ripensare e **ripristinare i percorsi storici** della città ri-connettendoli con i percorsi urbani più consolidati.
- Ragionare sulla possibilità di **realizzare parcheggi locali di sosta per i residenti**.
- **Proseguire il tracciato della metropolitana sia a ponente che a levante della città**: in Val Polcevera la metropolitana dovrebbe arrivare almeno fino a Rivarolo in modo tale da realizzare davvero un nodo di interscambio; a levante il tracciato della metropolitana dovrebbe proseguire oltre Brignole.



- Dare **attenzione ai tempi di realizzazione delle infrastrutture** affinché i progetti possano acquisire credibilità.

Alle ore 15.40 prende la parola l'Assessore Farello (si veda file ppt allegato) che per prima cosa ringrazia gli uffici che hanno organizzato il percorso di condivisione. I materiali esiti delle discussioni saranno portati a conoscenza del Consiglio Comunale nell'ambito della discussione correlata alla revisione del PUM. L'assessore, inoltre, ringrazia per la partecipazione e per i contributi scritti inviati, questi materiali saranno utili per "correggere il tiro" sui vari temi che rientrano nella pianificazione della mobilità. Ringrazia anche la Facoltà di Architettura per il supporto e la Direzione Mobilità e Traffico per la preparazione dei materiali illustrati.

Si riporta sinteticamente di seguito l'intervento dell'Assessore Farello.

Il lavoro svolto in questi incontri è da ritenersi innovativo e di grande utilità, i tecnici della Direzione Mobilità hanno avuto la possibilità di confrontarsi con la quotidianità degli utenti. È importante abituarsi al lavoro del confronto poiché non solo i politici ma anche i tecnici devono sapere interloquire con la cittadinanza. Questo confronto ha rappresentato una crescita culturale per tutti i soggetti coinvolti. L'Assessore dichiara di voler fare un intervento di tipo politico. Le scelte operate in tema mobilità, ma non solo, non partono da una "tabula rasa" ma da una realtà esistente. Le scelte di pianificazione formulate oggi vengono applicate ad una realtà frutto di vecchi modelli di crescita basati su forme di sviluppo sorpassate. Quando oggi si parla di mobilità sostenibile, si cerca di applicare nuovi concetti a città progettate per un altro modello di sviluppo che sostenibile non era. Per esempio a Genova le cose non sono andate come si pensava, gran parte dell'industria e una grande quota di abitanti sono spariti in meno di trenta anni. Da questo punto di vista, la vera novità di oggi è il PUM (Piano Urbano della Mobilità) che deve essere una conseguenza ed un allegato alla pianificazione generale che pone un modello di sviluppo e di mobilità diverso dal passato. Per esempio, il tema del benessere sembra un po' trascurato quando si parla di mobilità; non è un caso che il Paese occidentale che usa di più la macchina per gli spostamenti abbia anche il sistema sanitario peggiore. Le scelte devono, dunque, essere sostenibili non solo per l'ambiente ma anche per le persone che ci vivono.

Nei tavoli precedenti non si è parlato direttamente del Trasporto Pubblico Locale. Se ne parlerà in questo incontro perché il tema del trasporto pubblico esce comunque indirettamente da tutti i tavoli precedenti; se non esiste un trasporto pubblico efficiente allora tutto il resto non funziona. La prima slide mostrata presenta il *Masterplan* del disegno infrastrutturale al 2020 inserito nel PUC. Una delle componenti è la Gronda autostradale di ponente che, come noto, è stata oggetto di un *Débat Public* promosso sulla base di una delibera votata all'unanimità dal Consiglio Comunale. Tutti gli elementi presenti nel Piano riguardano priorità che si stanno realizzando (strada a mare, nodo ferroviario, San Benigno) oppure che sono in fase di definizione progettuale; sono dunque in cantiere o cantierabili. La "Rete del ferro" è la più significativa tra le previsioni.

Un altro elemento poco approfondito in questi incontri è il porto. Genova è il primo in Italia e tra i primi dieci in Europa, le merci viaggiano per il 91% su gomma. Il potenziamento dell'autostrada è legato quindi all'esigenza di migliorare l'accesso ai corridoi europei. Ma il



problema che si prospetta è quello di una città intasata. Occorre di conseguenza intervenire sul traffico urbano privato che è quello che congestionata la città. Per questo l'Amministrazione comunale punta sul ferro: a Genova la rete ferroviaria ha caratteristiche di una metropolitana e attraversa tutta la città con l'esclusione della Valbisagno, l'unica parte urbana accessibile solo attraverso il trasporto pubblico su gomma.

Nel 2016 si completerà il tracciato del treno metropolitano che si interfacerà con la metro che questa primavera arriverà a Brignole e poi proseguirà a levante, verso S. Martino. Per quanto riguarda il tram, questa è una scelta politica di fondo, come lo è stata per esempio in una città come Nizza, molto simile a Genova. Nizza ha il tram ma poi anche periferie degradate. In Francia si pone da sempre grande attenzione ai centri urbani e scarsa attenzione alle *banlieue*, si tratta di una scelta di classe. A Genova si deve ragionare diversamente: in Italia si pianifica senza creare spaccature di questo tipo e Genova è un mosaico di centralità fortemente identificate dove il concetto di periferia è diverso.

La Valbisagno è fuori dalla pianificazione del ferro/tram.

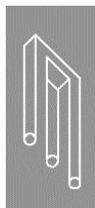
Lo sviluppo del nodo ferroviario genovese è la componente forte del TPL ma c'è un rischio: al momento del completamento del tracciato previsto per il 2016 non ci saranno i nuovi treni da far circolare perché nessuno, ad oggi, li sta comprando. Se non si risolve subito questo problema il nodo ferroviario non servirà a nulla. Per questo motivo occorre sviluppare fin da subito un modello di esercizio che veda coinvolti Comune, Amt, Trenitalia e Regione Liguria. Se ognuno prosegue da solo, non ci saranno i treni. Se invece tutti gestiscono la cosa nell'interesse di tutti, allora si fa un passo avanti, ma questo va deciso adesso. Bisogna agire insieme, pianificare e gestire insieme.

Le domande che pone sono due: Chi pianifica? Il Comune pianifica, ma insieme a tutti quelli che hanno un ruolo. E chi paga? Dopo una riflessione sulle due grandi teorie che propongono posizioni diametralmente opposte sul ruolo dello Stato (la "teoria dello stato minimo" di Nozick e quella di Keynes che sostiene la necessità dell'intervento statale nelle cose pubbliche) afferma che occorre maggiore sinergia tra i Comuni in materia di finanziamento dei trasporti pubblici, tenuto conto che la Legge 211/92 è stata l'ultima legge di finanziamento per il TPL.

Si sta sperimentando la monetizzazione del trasporto privato per dissuadere l'uso dell'auto privata. Questo sistema penalizza chi paga le accise sui carburanti e il pedaggio. Ma durerà? Quello che si guadagna si reinveste nel trasporto privato mentre dovrebbe andare nel TPL. Pedonalizzare significa dare spazio ad una mobilità diversa, è una via per disincentivare il trasporto privato senza penalizzare gli utenti. Mentre la ciclabilità è possibile solo in progetti più ampi di riqualificazione urbana.

Occorrono dunque politiche di incentivazione all'uso del mezzo pubblico, realizzando parcheggi di interscambio in zone lontane dal centro. Se però queste scelte le fa solo il Comune, non funzionano, queste scelte devono essere fatte dallo Stato e la politica deve cominciare a pensare a quali sono le cose che fanno le persone e non a quali sono i confini amministrativi. Qui si tratta di una scelta politica di fondo che deve allinearsi a livello nazionale. Per esempio la Tav non serve, piuttosto bisogna potenziare i trasporti a livello nazionale. La Regione Liguria sta discutendo una nuova legge sui trasporti e non si sa se i trasporti su gomma saranno una scelta oppure un obbligo. Questa nuova legge regionale sui trasporti deve imporre l'interazione tra ferro e gomma sia in senso urbano che extraurbano. Questo è il solo modo per rendere veramente efficiente il sistema.

Cosa emerge dai tavoli? Prima di tutto che il tema della mobilità è importante per tutti e di



conseguenza l'intero sistema produttivo deve concorrere a questo nuovo modello di sviluppo.

Obiettivi:

- occorre il 9% del trasferimento modale: il TPL è fondamentale, senza questo tutto il resto non funziona,
- occorre l'integrazione ferro/gomma,
- è necessaria un'estensione delle aree pedonali contro il *road pricing*,
- occorre la ricerca di un accordo, la condivisione delle progettazioni (anche nelle piccole cose) perché gli interventi siano adatti a tutti. Bisogna imparare a progettare insieme tutti gli interventi. Coinvolgere le persone utilizzano beni e servizi deve diventare una pratica consueta per ogni progettazione anche la più minuta.

Questi quattro incontri sono una tappa di un percorso più ampio: si vuole ascoltare tutti nell'immediato ma con un obiettivo di sviluppare questa interrelazione in un periodo più lungo. Gli esiti di questo percorso saranno portati all'attenzione del Consiglio Comunale.

Alle ore 16.20 si apre la seconda fase dell'incontro relativa alle osservazioni da parte degli intervenuti:

- Arch. Mazzoni WWF Liguria. Dichiaro di essere piacevolmente colpito poiché dalle parole dell'Assessore si intuisce che le osservazioni portate sono state recepite. Pone inoltre l'accento sul fatto che la comunicazione agli utenti è un fattore importante nel quadro delle scelte che si vogliono intraprendere. È importante, infatti, che le persone non osteggino determinate scelte per favorire l'agevole realizzazione delle soluzioni previste. Le persone, infatti, si convincono facilmente ad abbandonare l'uso dell'auto se i servizi pubblici offerti sono di qualità. Apprezza il fatto che si voglia pensare alla città dei prossimi 10 o 20 anni e non ad una città dei prossimi 60 anni. Sottolinea come l'associazione di cui fa parte, nel suo intervento, non faccia tanto riferimento ai temi ambientali quanto ai costi legati alla scarsa vivibilità e qualità urbana.
- Dott. Andrea Piccardo Ass. Metrogenova, apprezza il discorso politico dell'Assessore a cui chiede che il TPL abbia un ruolo centrale nella politica. Rileva come il TPL sia al centro delle soluzioni di molti problemi, però in Italia è difficile finanziare questo tipo di servizio. Occorre sforzarsi per avere idee chiare e di lungo periodo; vorrebbe che a livello politico si facessero piani con una visione ed una condivisione ampia tra diverse forze politiche. Il punto di partenza di ogni ragionamento dovrebbe essere la serie dei numeri forniti dall'Ing. Merlino sull'uso del mezzo pubblico e sul numero di auto/abitanti, tenendo in conto le condizioni morfologiche del territorio e non dimenticando la presenza invadente dei motocicli. Nello studio "Genova 2020", forse utopistico, realizzato dalla sua associazione, si pensa ad una città con quattro direttrici su cui sviluppare linee veloci in sede propria, andando anche a recuperare e integrare i mezzi di risalita collinari.
- Dott. Susto Camera di Commercio di Genova. Rileva che forse il tema della mobilità urbana delle merci è stato tralasciato. Occorre, al contrario, tenere nel dovuto conto le interconnessioni indispensabili al traffico delle merci in una città portuale.
- Il dott. Cellario rappresentante di Confindustria insiste sul tema delle merci rilevando che il porto commerciale di Genova non è in crisi e che quindi il traffico delle merci non è destinato a de-crescere.
San Benigno, Lungomare Canepa e la Gronda sono



essenziali per il traffico merci.

- Dott. Guido Fassio CGIL. I temi presentati sono condivisibili ma occorre ad esempio un piano regionale dei trasporti che attualmente non esiste. E' necessario ragionare su un sistema di trasporto integrato di merci e persone, è certamente difficile perché si parte da una base esistente inadeguata. Da noi c'è il problema del calo demografico che potrebbe essere un fattore positivo, infatti quali problemi potremmo avere se fossimo un milione? È convinto del fatto che si debbano fare le politiche dei "piccoli passi". Piccole cose che ci possono portare alle grandi cose, come ad esempio le zone a km 30, oppure edifici residenziali senza posti auto, o, ancora, le pedonalizzazioni. Sono tutte soluzioni che hanno un basso costo di realizzazione ma un grande costo politico. È una scelta politica quella di sostenere il TPL. L'Amministrazione deve partire dai territori sfavoriti sotto il profilo della mobilità ed in particolare dalla Valbisagno. Riguardo ai parcheggi di interscambio, ritiene che debbano essere realizzati fuori dalla città e debbano essere finanziati correttamente; se ne parlava già durante la Giunta Pericu ma ad oggi siamo ancora fermi. Altro piccolo passo è quello di considerare il sistema dei trasporti in un'ottica integrata di rete. Occorre interagire con le Ferrovie che possono dare un contributo alla soluzione dei problemi del TPL anche perché molto interessate alla valorizzazione delle aree di loro proprietà.
- Dott. ssa Cristina Castellari Ass. Amici della bicicletta, condivide quanto detto dall'Assessore e dal WWF riguardo alle limitazioni di velocità. Apprezza il discorso sulla politica della decrescita e sulle scelte dei "piccoli passi". L'associazione che rappresenta è un punto di riferimento sul tema di una mobilità diversa e non solo della ciclabilità. L'uso della bicicletta non è un fenomeno di nicchia ma è un fatto di pensiero, al di là della moda e del momento. Bisogna cambiare mentalità. Ad esempio a Parigi è stato rivoluzionato il sistema della mobilità nonostante condizioni meteo non favorevoli, pedoni e ciclisti convivono con le auto con rispetto reciproco. Occorre sviluppare l'utilizzo della bicicletta sfruttando ascensori e funicolari e i treni regionali dove le bici non paga biglietto.
- Dott.ssa Eleonora Senarega, Ass. Guide turistiche genovesi. Ringrazia per l'attenzione dimostrata verso i temi che loro hanno posto. Condividono le linee politiche presentate, nella convinzione che tutto concorrerà ad una migliore qualità anche turistica della città. Promettono di partecipare in futuro. Invitano alle visite guidate gratuite il 18 febbraio. Sottolineano la necessità della valorizzazione delle periferie anche ai fini turistici. L'associazione sta proponendo visite ai quartieri alluvionati, ad esempio alla zona del Ferreggiano e fuori Genova alle cave di Cogoleto e a Monterosso. Comunica i numeri di telefono dell'associazione: 3358445391, 3356371335.
- Dott. Paolo Simani Spedicoop, ricorda che non si è parlato dello sviluppo delle linee ferroviarie lungo i moli. Queste infrastrutture, così come la Gronda, sono essenziali per la vita economica del porto.
- Prof. Servetti docente della Facoltà di Ingegneria, si dispiace di non aver partecipato agli altri incontri. Esprime una posizione provocatoria sulle direttrici della città (a π rovesciato) poiché accolgono una rete di strade scarsamente gerarchizzate. È fondamentale cercare di studiare le gerarchie delle strade e pensare ad una progettazione geometricamente adeguata alle funzioni. Non bisogna misurare le strade in lunghezza ma in tempi di percorrenza. La pianificazione deve comprendere i tempi di realizzazione. Il nodo ferroviario di Genova andrà al 2020. Riguardo al



tema della ciclabilità, condivide le proposte ma in chiave di itinerari, infatti, la nostra realtà urbana non consente piste ciclabili. È inoltre polemico sulla questione della Gronda poiché è solo a Ponente e non si armonizzerà con un'eventuale Gronda a Levante, inoltre andrà in esclusiva alla società autostrade senza concorrenza.

Alle ore 17.25 l'assessore Farello conclude ringraziando tutti gli intervenuti. Ricorda che gli atti di questo percorso di lavoro saranno portati in Consiglio Comunale nell'ambito della discussione sulla revisione del PUM.

Ricorda inoltre che Genova ha un primato sull'uso del TPL ma gli utenti di questo servizio sono una maggioranza silenziosa e inascoltata. Spera che la diffusione di quanto emerso da questo lavoro possa in qualche modo coinvolgerla maggiormente.

Riguardo all'osservazione sul trasporto delle merci, riferisce che era già stato anticipato che il tema sarebbe stato toccato solo marginalmente in questo percorso di discussione. In ogni caso sulla distribuzione "sostenibile" delle merci si è lavorato molto nell'ambito del centro storico.

Per il porto si va verso il ferro con investimenti infrastrutturali, il problema non sono le tratte ma i treni. Le ferrovie-monopoliste hanno tagliato drasticamente il business cargo di FS, gli operatori interessati stanno sparendo. Non bisogna dimenticare, inoltre, che la logistica delle merci a Genova è un problema urbanistico, occorre razionalizzare le aree e la distribuzione ed investire sull'efficienza e sulla sostenibilità dei mezzi impiegati. La strada a mare sarà utile per le merci ma aprirà prospettive di riqualificazione anche per via Cornigliano.

In conclusione una nota sul tema dei modelli stranieri e sulla loro replicabilità a Genova: l'Assessore condivide quanto detto sul sistema della città di Zurigo, tuttavia ricorda che per studiare e, quindi, replicare un modello occorre studiare tutti gli aspetti e non solo quelli che ci sembrano più attraenti, tralasciando quelli più "scomodi".

- 17.40 Si conclude l'incontro.

Osservazioni metodologiche

Nel complesso l'incontro si è svolto nei tempi e nei modi previsti. Largo spazio è stato lasciato alla presentazione dei temi raccolti durante gli incontri precedenti ed alla presentazione dei commenti e delle iniziative presentate da parte dell'assessore Farello. Alcuni dei presenti hanno posto delle osservazioni e delle domande all'assessore alle quali è stato dato un sintetico riscontro.

Si è potuta registrare una generale condivisione sia degli obiettivi che dei metodi di lavoro messi a punto per questo percorso di discussione e di condivisione. Si è inoltre registrata una generale condivisione dei maggiori temi espressi sia da parte delle istituzioni che da parte degli interlocutori invitati.