



COMUNE DI GENOVA

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

SEDUTA DEL MERCOLEDÌ 12 MAGGIO 2021

VERBALE

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

Assume la presidenza il Consigliere Rossi Davide.

Svolge le funzioni di Segretario il Signor Tallero Mauro.

Ha redatto il verbale la Ditta Aemme Produzioni S.n.c.

Alle ore 10:00 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Baroni Mario
Bernini Stefano
Bruccoleri Mariajose'
Brusoni Marta
Campanella Alberto
Cassibba Carmelo
Ceraudo Fabio
Corso Francesca
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
De Benedictis Francesco
Ferrero Simone
Fontana Lorella
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Lodi Cristina
Mascia Mario
Ottonello Vittorio
Pandolfo Alberto
Pignone Enrico



COMUNE DI GENOVA

Pirondini Luca
Putti Paolo
Remuzzi Luca
Rossetti Maria Rosa
Rossi Davide
Salemi Pietro
Santi Ubaldo
Terrile Alessandro Luigi
Tini Maria
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Gambino Antonino

Assessori:

Campora Matteo

Sono presenti:

Dott.ssa Ferrera (Direz. Segr. Gen. e Org. Ist.); Dott. Zanin (Direzione Mobilità); Sig. Giacomo d'Alessandro (Cittadini Sostenibili); Sig.ra Bianca Vergati (esperto Chiamami Genova); Sig. Tommaso Martino (Rete Genova Sostenibile); Sig. Federico Re (Ass. tRiciclo Bimbi a basso impatto); Sig. Gianluca Fontana (Blog Anemmu Tutti In Bici); Sig. Guido Fassio (esperto Gruppo Lista Crivello); Sig. Andrea Bignone (Italia Nostra); Sig. Romolo Solari (Fiab); Sig. Nolaschi (Faisa - Cisa); Sig. Bazzurro (Consorzio Balneari Corso Italia); Sig. Andrea Garibaldi (Ass.Massa Critica); Sig. Andrea Gamba (Filt - Cgil); Sig. Cenzuales (Ass. MobiGe); Prof. Enrico Musso (Responsabile Ufficio Smart – Mobility).

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Richiama l'argomento in discussione all'ordine del giorno: Presentazione progetto pista ciclabile Corso Italia.

ROSSI - Presidente

Allora, guardavo se si fosse collegato l'Assessore Campora.

CAMPORA - Assessore

Sì, sono collegato dall'inizio.

ROSSI – Presidente

Consigliera Lodi, per mozione d'ordine.



COMUNE DI GENOVA

LODI - PD

Buongiorno.

Mi scusi Presidente, dato che l'argomento di oggi è "Presentazione progetto pista ciclabile di Corso Italia" volevo solo essere certa, ma immagino che sia così, che tutti gli auditi abbiano ricevuto la pratica in oggetto, abbiano avuto modo di visionarla - visto che poi oggi parliamo di questa cosa qui - e che sia tutto, perché non sono ancora andata in cartella consiliare, quindi ora mi appropinquo ad andare a vedere però mi chiedo se anche per quanto ci riguarda il materiale sia in cartella. Grazie.

Dato che parla di progetto, immagino ci sia una proposta, ecco. Grazie.

ROSSI – Presidente

Assolutamente sì; anche le richieste erano state mandate, diciamo, 7:05 tempo, fatto salvo - appunto - che sono venuto incontro a una richiesta del Consigliere Villa di integrare un'audizione oggi, in modo un po' inusuale ma giustamente la trasparenza viene prima, e quindi l'abbiamo fatto.

Lascerei la parola all'Assessore Campora, la prego.

ROSSI – Presidente

Ringrazio. Comunico agli Uffici l'informazione che il Consigliere Remuzzi continua ad avere delle problematiche.

Prego Assessore Campora.

Sig. BAZZURRO - Consorzio Balneari Corso Italia

Chiedo scusa ancora un minuto; io come Consorzio di Corso Italia ho ricevuto mandato dal Presidente e comunque non abbiamo ricevuto nessun tipo di documento.

Grazie.

ROSSI – Presidente

Comunque, appunto, chiedo agli Uffici di condividere allora i documenti che ci sono, grazie.

Consigliera Lodi, prego.

LODI - PD

Mi scusi, Presidente, ora io sono un po' affaticata.

Abbia pazienza, per carità, va bene tutto e ringrazio gli auditi per la grande disponibilità che hanno sempre dimostrato nel venire nelle nostre Commissioni; sono tanti quindi procederemo subito, velocemente, a sentire l'Assessore Campora. Però credo che, come sempre, perché gli auditi vengano e dicano la loro, hanno sempre la stessa necessità che avevano nella Commissione precedente, perché gli auditi rappresentano delle Associazioni, quindi sarebbe opportuno che i documenti arrivassero prima agli auditi affinché possano leggerli,



COMUNE DI GENOVA

confrontarsi con quelli che rappresentano oggi qua, e venire a dire la loro opinione.

Lo dico perché nella democrazia di solito funziona così; sarebbe opportuno, torno a dire, siamo a fare una Commissione in cui, per carità, ascoltiamo molto attentamente tutti l'Assessore Campora, ma di solito funziona che prima si mandano i documenti e poi si chiede il parere.

Procediamo velocemente, per carità, son già le 10 passate, ma non trovo questo metodo utile per la discussione, ecco; mi fermo qui perché poi potrei divagare.

Non trovo utile questo metodo per facilitare una discussione democratica; dopo di che è la mia opinione, rimarrà tale.

ROSSI – Presidente

La ringrazio, Consigliera.

Comunque io ho cercato di venire incontro anche a tutte le richieste di tutti i Gruppi Consiliari, e soprattutto a quelli di minoranza, per dare il massimo spazio a questa riunione.

Prego, Assessore.

CAMPORA - Assessore

Quindi, l'argomento di oggi è la proposta di progetto di riqualificazione di Corso Italia.

Noi dobbiamo mandarlo alcuni giorni fa alle Commissioni Consiliari la presentazione, in maniera tale che tutti i Consiglieri potessero vederla per tempo, e abbiamo fatto due passaggi ...

C'è molto rumore Presidente, c'è forse Grillo che parla, non si capisce.

ROSSI – Presidente

Chiedo di spegnere i microfoni a tutti gli auditi, che è fondamentale in modo tale da poter dare massimo spazio all'Assessore e anche a voi stessi quando poi interverrete.

Prego.

CAMPORA - Assessore

Dicevo, abbiamo fatto alcuni passaggi all'interno del Municipio del Medio Levante alcuni mesi or sono e poi in ultimo... mi pare circa 20 giorni fa, più o meno.

Quale è la finalità di questo passaggio all'interno della Commissione Consiliare?

La finalità è quello di ricevere su...

REMUZZI - Consigliere

Buongiorno, scusate, Remuzzi presente, scusate.

Scusi Assessore.



COMUNE DI GENOVA

ROSSI - Presidente

Grazie, Consigliere Remuzzi.
Prego.

CAMPORA - Assessore

La finalità è quella di ricevere dei suggerimenti; questo non è un progetto definitivo ma il progetto definitivo lo avremo - molto probabilmente - non prima dei primi di giugno.

Quindi, questa proposta, si voleva già in questa fase condividerla con la Commissione Consiliare, poi noi faremo anche come Assessorato delle riunioni, come normalmente avviene, con l'Ufficio Smart Mobility, col dottor Zanin che è qui vicino a me, in modo tale che poi ci possono essere anche per quei soggetti che hanno già rapporti diretti con quest'Ufficio, e alcune delle Associazioni sono qui presenti, ci potranno essere anche delle... al di fuori dalla Commissione, come normalmente avviene, proprio al fine di ricevere dei suggerimenti specifici.

Poi ogni audito ha una sua specificità e i primi, naturalmente, da cui auspichiamo avere delle proposte migliorative sono i Consiglieri e poi tutti coloro che oggi sono presenti, dai Sindacati alle Associazioni, ai consumatori, e a tutti i soggetti con i quali normalmente dialoghiamo.

Il progetto di riqualificazione di Corso Italia nasce a seguito anche della volontà di superare l'attuale conformazione di Corso Italia e di cogliere l'opportunità che ci è stata data dal Ministero dei Trasporti attraverso un finanziamento cospicuo di quasi 3.000.000 di euro che riteniamo... stiamo aspettando ovviamente i computi metrici dei costi che non abbiamo ancora ma, molto probabilmente, una quota di questo finanziamento potrebbe essere poi disponibile per altri, diciamo, per altre iniziative.

Però questa opportunità, che ci è stata data nell'agosto del 2020, quando il Ministero di Trasporti ha riconosciuto Genova come una città meritevole di ricevere un finanziamento a fondo perduto; questo finanziamento ha una data, chiamiamo, di scadenza, entro quale il progetto deve essere completato, quindi dev'essere... deve finire alla fase di cantiere, deve essere fruibile, e questa data è il dicembre del...

Naturalmente la nostra volontà è quella di riuscire ad andare avanti velocemente e comprimere al massimo i tempi, proprio al fine - anche - di far sì che il cantiere possa durare il meno possibile. E' un progetto che (poi andrò a scorrere la presentazione) è un progetto di riqualificazione di Corso Italia, è un progetto di una ciclabile bidirezionale, se ne è parlato molto, quindi una ciclabile strutturata che ha... la sua peculiarità è proprio quella di essere separata dalla corsia carrabile ed è un progetto che mira anche a riqualificare e rendere ancora più bella la nostra promenade, la nostra passeggiata, attraverso - quindi - maggiori spazi verdi e attraverso il mantenimento della corsia a mare, quindi da Corso Marconi fino a Boccadasse, di un'unica corsia; o meglio, per essere più precisi, nel primo tratto tra (tanto vado a condividere la presentazione) Corso Marconi e



COMUNE DI GENOVA

l'incrocio che poi porta in via Piave sarà due corsie e poi verso Boccadasse sarà unica corsia, molto larga, di 5 metri. E nella parte, invece, da Boccadasse a monte verso il centro verranno ripristinate le due corsie.

Chiedo solo qualche secondo di attesa perché spero che possiate vedere la presentazione, datemi conferma.

Perfetto.

E poi la documentazione che credo i Commissari hanno ricevuto, poi verrà inoltrata anche attraverso la Commissione Consiliare, o se volete attraverso i nostri Uffici, anche agli auditi.

Questa è il punto di partenza di cui forse avevamo già parlato in una precedente Commissione, che era la Commissione sui temi della mobilità sostenibile; andrei direttamente a Corso Italia, però partendo da questa slide dove si individua come anche il nostro tratto, quindi i tratti di ciclabile che sono presenti su Genova e in particolare il tratto a cui facciamo riferimento di Corso Italia, entra in quella che rappresenta un'opportunità di sviluppo che è la ciclovia tirrenica.

Di questi temi se ne occupa la Regione, se ne occupa la Città Metropolitana, e come potete vedere abbiamo questa estensione a mare, che va messo poi il produttore di Portofino e Golfo di Tigullio, e l'estensione che va – diciamo - in Val Bisagno, che poi passa in Fontanabuona attraverso il Ferriere, ricordando sempre che in Val Bisagno, a breve, si inizieranno poi anche i lavori che riguardano il lotto di ciclabile strutturata che va da Prato fino a...

Questi sono l'ambito del progetto, quindi con – di fatto - 5 tratti che vanno da Corso Marconi ... Via Felice Cavallotti; l'architetto che ha pensato a questo progetto, a questa proposta di progetto, è un architetto che è stato scelto tramite una gara, un architetto che è di Milano, che oggi non è presente ma potrà essere poi presente - se lo riterrete - in una prossima Commissione, ed è un progettista che nella sua esperienza ha la costruzione di diverse ciclabili e collabora da tanti anni anche con la Fiab, per esempio, nel Consiglio nazionale. Attraverso una gara quindi si è individuato, si è aggiudicato la progettazione, questo studio.

Questa è lo stato dell'arte com'è oggi Corso Italia nel primo tratto, quindi da Corso Marconi fino all'altezza di Punta Vagno all'entrata per il Bagno di San Nazaro, e come era stato pensato; quindi, nel primo tratto, tenuto conto dell'afflusso veicolare, ha tenuto conto anche dell'incrocio che poi porta in Via Piave, la proposta era quella di mantenere quelle che sono le due corsie, inserendo la ciclabile strutturata che vedete in rosa separata dalla corsia carrabile, tenuto conto che questo tratto qua - soprattutto vista la presenza in Piazzale Kennedy di 300 parcheggi - è comunque una zona dove abbiamo un polmone che è stato attivato nell'aprile del 2020, circa un anno fa, con l'apertura di circa 250 stalli.

Questo è il tratto che va all'altezza del lido, quindi dal Lungomare Lombardo e poi vedete la piscina del lido più avanti Boccadasse, e questa è il rendering che evidenzia come sarà, come dovrebbe essere, la ciclabile.

Come potete vedere ci sono alcuni vincoli che sono stati dati; uno dei vincoli è quello di... da enti superiori, uno dei vincoli è quello di non toccare la



COMUNE DI GENOVA

passaggiata esistente, soprattutto preservare quello che era il disegno originario dell'architetto Dogliotti, fine anni '90. E quindi la soluzione che è stata prospettata dai progettisti è quella di utilizzare quella fascia che attualmente è una fascia di parcheggi, dove voi vedete la ciclabile, in realtà avevamo questa fascia... in questo caso abbiamo delle zone verdi, abbiamo i bidoni dell'AMIU e i parcheggi; in questa fascia viene inserita la ciclabile, una ciclabile bidirezionale.

A sinistra della ciclabile trovate un'altra fascia che divide la corsia carrabile dalla ciclabile, che è una fascia di servizi; una fascia dei servizi sulla quale naturalmente si possono ipotizzare molte soluzioni.

Si può ipotizzare di prevedere soltanto un parcheggio per scooter, faccio una serie di possibilità, senza dire qual è quella migliore; su questo, anzi, è utile avere anche un confronto oggi. E' possibile pensare a un posteggio solo per scooter, è possibile pensare a un posteggio per scooter e biciclette, è possibile pensare - naturalmente preservando tutta una serie di stalli che già ci sono, che servono alle attività, penso al carico e scarico... nella foto abbiamo visto anche la presenza dei cassonetti di AMIU, lo vediamo anche qua, quelli grigi, anche se è in atto una iniziativa da parte di AMIU che è iniziata da poco, di verifica di eliminazione dei cassonetti a mare attraverso un servizio fondamentale di porta a porta rivolto alle attività, sia agli stabilimenti balneari e sia alle attività di ristorazione.

Questa è un'idea che è nata da pochi giorni e sulla quale AMIU sta iniziando a verificare la possibilità; naturalmente, la prima cosa che verrà fatta è quella di avere un'interlocuzione con tutte le attività, alcune delle quali sono anche oggi qui rappresentate.

Questo è la sezione di quella che è la pista ciclabile nel tratto tra Corso Marconi e Via Podgora; la scelta è stata quella di lasciare una corsia a mare, tenuto conto che la finalità è quella di preservare la parte a mare che deve essere una parte più vivibile per le persone, per chi si gode la bellezza della nostra passeggiata e naturalmente per chi utilizza la bici, lasciando invece la corsia - diciamo - a monte, tornando a quella che era la configurazione.

Poi, qui vicino a me ho il dottor Zanin che ogni tanto intervorrà anche per integrare quanto sto dicendo.

È evidente che, come potete vedere dalla sezione, in questo caso una scala 1:100, abbiamo la necessità di preservare quelle che sono le corsie degli autobus, evidentemente, così come la larghezza del marciapiede esistente, quindi non verrà tolto spazio ai pedoni.

Dott. ZANIN - Direzione Mobilità

Questa è la sezione, diciamo, meno critica, e che ci ha permesso - appunto - di dare spazio sia al traffico veicolare sia alle fermate degli autobus, sia appunto a una pista ciclabile che nella sua interezza, come diceva l'Assessore prima, per tutto suo sviluppo avrà una sezione di circa 3 metri, proprio per garantire la bidirezionalità; in questo caso gli spazi sono sufficienti, appunto, per garantire sia la fascia di servizio, quindi in questo caso la fermata degli autobus, sia il resto.



COMUNE DI GENOVA

Il vincolo, che diceva forse l'Assessore, più vincolante - scusate il gioco di parole - è stato quello di salvaguardare e preservare l'area pedonale.

Per quanto riguarda invece la fascia di servizio e quindi le fermate, abbiamo cominciato a lavorare insieme alla Consulta dei disabili e alla disability manager del Comune di Genova proprio rendere largamente accessibile tutta la fascia di Corso Italia, e quindi sia l'area pedonale sia la città.

Verranno rimossi qualsiasi ostacoli, barriera architettonica, in modo tale che tutta la passeggiata possa essere fruibile da tutti i cittadini.

CAMPORA - Assessore

La corsia unica, che è quella - diciamo - la corsia unica a mare, è una corsia che si è cercato, che i progettisti hanno cercato di rendere più larga possibile, andando a recuperare spazi, per cui è una corsia che arriverà fino a fino a 5 metri di larghezza; questo è stato pensato anche per una questione legata alla sicurezza, quindi anche alla, diciamo...

Dott. ZANIN - Direzione Mobilità

Sì, è la sezione minima, scusate, che garantisce nel caso di mezzo fermo la possibilità di essere superato da parte di qualsiasi altro mezzo di soccorso, e quindi per non ostacolare la circolazione.

CAMPORA - Assessore

Quindi qua siamo nel tratto a un'unica corsia; l'aiuola centrale verrà ovviamente mantenuta; ci potranno essere alcuni tratti dove verrà fatto una risagomatura, per cui si prenderà 5/10 centimetri, non di più, ma si manterrà l'integrità dell'aiuola nella zona centrale, che è caratteristica comunque di Corso Italia.

E qui abbiamo le estensioni che avete - ripetiamo quello che abbiamo già detto - abbiamo la zona che va da Fondazione Gaslini a Via Medici del Vascello e mantiene sempre la corsia così come è stata individuata nelle sezioni, e comunque la corsia di 5 metri che arriverà poi fino a Via Cavallotti.

Questi sono alcuni dettagli.

Dott. ZANIN - Direzione Mobilità

Su questo ci si sta ancora lavorando, nel senso che nel progetto definitivo verranno poi definite anche gli elementi di arredo, l'illuminazione, le panchine, eccetera.

L'architetto ha formulato alcune indicazioni, alcune proposte, ma in realtà queste saranno poi concordate anche in particolare con la Soprintendenza, che ci ha dato alcune indicazioni.

Ci sarà sicuramente la fascia verde, ci saranno le panchine che saranno l'elemento... una sorta di filtro tra la passeggiata pedonale e la ciclabile; la Soprintendenza ci ha chiesto di riutilizzare il materiale delle fioriere, cosa che stiamo verificando con l'architetto.



COMUNE DI GENOVA

Ecco, tutti questi elementi e compresa l'illuminazione, vi dicevo, e quindi anche i corpi illuminati, sono in fase di definizione.

CAMPORA - Assessore

Questo è il tratto che va fino alla Chiesa di Sant'Antonio di Boccadasse e poi abbiamo la parte, invece, di come potrebbe essere... quindi la Sovrintendenza ci ha chiesto di riproporre sulla passeggiata pedonale le sedute, quindi le sedute che possono essere utilizzate dalle persone; questa è un'ipotesi di arredo, non è l'arredo che è stato scelto perché come ho detto il progetto definitivo non è stato ancora concluso, proprio per questo abbiamo voluto anticipare queste Commissioni, in maniera tale che poi le osservazioni possano essere considerate dei progettisti e quindi dall'Amministrazione.

Le indicazioni della Sovrintendenza è quella di riproporre comunque delle panchine con del verde, quindi anche sulla passeggiata, cercando se possibile di riutilizzare - come diceva il dottor Zanin - le vasche già esistenti, che mi pare siano di granito, naturalmente andando a ripulirle, sabbiarle e a ripulirle.

Il verde verrà mantenuto sulla fascia che divide la carrabile dalla ciclabile e anche questo è un elemento importante perché renderà ancora più vivibile la passeggiata, proprio perché le macchine saranno più lontane rispetto alla passeggiata pedonale.

Questo è un altro rendering; è prevista anche l'illuminazione, quindi avremo anche una maggiore illuminazione, quindi dei corpi illuminati che dovranno poi essere condivisi con la Soprintendenza e riprendere quelli che sono i corpi che già esistono, molto alti, al centro dell'aiuola.

Questo è un rendering del tratto un po' dopo il lido, l'edificio sulla destra e quella che sarà la prospettiva; chiaramente questa sarà una strutturata che avrà un vantaggio rispetto alla strutturata di oggi, perché avrà sia una valenza per chi la utilizza tutti i giorni per accedere al centro ma anche una valenza turistica, una maggiore utilizzabilità anche da parte di famiglie, da parte dei ragazzi; è evidente che le ciclabili strutturate sono l'optimum: quando noi riusciamo a dividere quelli che sono i flussi veicolari, la situazione è ottimale per tutti.

Dott. ZANIN - Direzione Mobilità

I tre metri della sezione della ciclabile sono necessari per garantire la massima fruibilità da parte di tutte le diverse categorie di ciclisti; ovviamente quelli che vanno... i ciclisti agonisti, non useranno una ciclabile, però famiglie, gruppi di persone che vogliono appunto utilizzarla hanno questa disponibilità, e come potete vedere anche da queste foto ... non ci saranno barriere, ostacoli, se non una demarcazione netta tra l'area ciclabile e l'area pedonale, ma il fatto di avere comunque tutto allo stesso piano riduce al minimo, anzi annulla, qualsiasi barriera, qualsiasi ostacolo anche per ... abbia delle disabilità motorie o sensoriali.

Il lavoro che sarà fatto proprio per distinguere le diverse utilizzazioni sarà ... tipo di materiale, sul loro inserimento all'interno della ...



COMUNE DI GENOVA

CAMPORA - Assessore

Quindi, questi sono gli elementi fondamentali della proposta di progetto su Corso Italia, quindi le caratteristiche fondamentali, sulle quali - poi - occorre inserire i contenuti che sono la parte del verde, la parte delle panchine quindi individuare quale tipologia di arredo urbano, e l'utilizzo della fascia intermedia; su questo ci sono tante ipotesi.

Io ho sentito, in queste settimane, le Associazioni, i Consiglieri, molte persone che hanno magari anche idee diverse. Io credo che la fascia - quella che è la mia idea - deve essere una fascia soprattutto che serva anche alle molte attività... ricordiamo che ogni giorno, soprattutto nel periodo estivo, abbiamo molte persone che accedono a Corso Italia, migliaia di persone che accedono agli stabilimenti balneari durante il giorno, di sera - oggi fino alle ... ma si spera presto più avanti. Quindi Corso Italia è, soprattutto nel weekend, ha una fruibilità che parte dal mattino, dalle persone che passeggiano al mattino, fino alla sera; nella normalità fino alla sera tardi.

Esistono tutta una serie di necessità da parte di chi vive Corso in Italia, che vanno dalle necessità dei cittadini fino alle necessità delle attività, quindi il carico e lo scarico; le persone che devono dare agli stabilimenti balneari...

Nella mia idea, visto il polmone di Piazzale Kennedy presente in questo momento, ci potrebbe essere anche l'ipotesi di fare un circolare che permetta alle persone di parcheggiare e poi di usare un circolare che faccia tutta Corso Italia: abbiamo tante ipotesi.

Volevo condividere con la Commissione, poi chiedo se il Presidente me ne dà la possibilità, anche a Enrico Musso, al professor Musso, di integrare, volevamo proporre questa idea progettuale in maniera tale che possano arrivare degli spunti migliorativi, proprio in questa fase dove non abbiamo il definitivo e quindi dove si ha ancora la possibilità di recepire delle eventuali indicazioni.

Quindi io mi fermerei qui proprio, poi abbiamo disponibilità ovviamente anche per altre Commissioni, ma che sia soprattutto utile a noi sentire i Commissari e gli auditi;

ROSSI - Presidente

Assolutamente sì.

Prego professor Musso.

Prof. MUSSO - Responsabile Ufficio Smart Mobility Comune di Genova

Grazie, buongiorno a tutti.

In realtà soltanto pochi minuti perché ha già spiegato tutto molto bene l'Assessore Campora insieme al dottor Zanin.

Volevo solo annotare, così a margine, che dal punto di vista dei flussi veicolari abbiamo un ripristino delle due corsie veicolari integrale, nel senso di marcia verso il centro, la carreggiata nord, che quindi torna ad avere come prima della ciclabile di emergenza le due corsie veicolari da Boccadasse fino a Corso



COMUNE DI GENOVA

Marconi, e dal lato opposto la soluzione individuata - con un po' di fatica perché le sezioni erano veramente strette - ma consente di mantenere, di ripristinare quindi, due corsie, tornando alla situazione ante corsia ciclabile anche sul primo tratto della carreggiata a mare, cioè il tratto che va da Corso Marconi a Via Piave.

Questo è stato ritenuto particolarmente importante perché, come oggi purtroppo si vede, anche in seguito all'apertura del supermercato in Via Piave, effettivamente quello è il punto dove c'è un ingorgo abbastanza frequente, un rallentamento abbastanza frequente, e in quel modo diciamo che vengono ad esserci due corsie sostanzialmente dedicate: una alla svolta a sinistra, e una al prosieguo in Corso Italia poi nel tratto successivo.

Quindi non avverrebbe quello che avviene oggi e cioè che i veicoli che devono svoltare in Via Piave, esaurito il brevissimo accumulo consentito dall'area centrale fra le due carreggiate, vanno poi a impegnare l'unica attuale corsia che va verso Levante e quindi di fatto bloccano anche quelli che devono andare dritti.

Ecco, con questa doppia corsia nel tratto iniziale, il grosso del problema dovrebbe essere risolto; da Via Piave fino a Boccadasse, come ben si vede in questa foto che in questo momento è condivisa, ci sarà una corsia unica, molto generosa in realtà - si vede bene dalla foto che è una corsia molto larga - e questo servirà anche, per esempio, a consentire il sorpasso dei veicoli quando gli autobus sono in fermata e anche un più agevole transito dei mezzi di emergenza quando questo occorre, evidentemente.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei professore.

Aprirei agli auditi; chiedo, appunto, di utilizzare la chat al fine della prenotazione, in modo tale da facilitare la possibilità di intervenire a tutti.

Quindi, il primo che vuole intervenire?

Sig.ra VERGATI - Esperto di Chiamami Genova

Sono Vergati e le ho chiesto se ci si può prenotare, buongiorno.

ROSSI - Presidente

Sì, le stavo rispondendo ma poi ho preferito farlo vocalmente così sentono tutti.

Chiedo di utilizzare la chat per la prenotazione, il primo che vuole intervenire può farlo immediatamente, intanto.

Sig. D'ALESSANDRO - Cittadini Sostenibili

Ma io volevo solamente fare una osservazione, vedo una criticità.

Notavo subito una criticità in questo senso: è importante che la ciclabile sia ben separata da un cordolo, da qualcosa, rispetto alla passeggiata, perché vedo già che poi - se non c'è separazione - sarà piena di persone che passeggiano e



COMUNE DI GENOVA

rischia di diventare per le persone, nella percezione, un'estensione della passeggiata, e quando un ciclista va - anche va solo a 10/15 all'ora - è sufficiente che scappi un bambino che sta giocando e la cosa è pericolosa.

Quindi, viva la ciclabile strutturata e dopo di che ricordiamo bene che ci vuole una separazione rispetto ai pedoni, perché poi la ciclabile serve come infrastruttura di mobilità e quindi il ciclista non può andare a passo d'uomo perché è piena di persone che passeggiano; come già un po' accade nelle zone di ciclabile in centro, dove si mescola a zone ampiamente pedonali.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Signora Vergati, prego.

Sig.ra VERGATI - Esperto di Chiamami Genova

Sì, grazie, buongiorno.

Prima di tutto, io volevo esaminare il progetto sotto tre aspetti, molto brevemente: sotto l'aspetto paesaggistico, della mobilità e della sicurezza.

Per questi casi, infatti, rispetto al PUC, circa le norme di conformità e livello di paesaggistico puntuale per gli archi costieri, vi sono degli elementi in varianti molto importanti; dalla morfologia d'arco, la visuale pubblica, la panoramicità dal Monte Fasce a Portofino, persino l'intervento di illustri architetti per l'edificato, quindi tutti ne definiscono l'attuale carattere di struttura urbana qualificata, su cui secondo me si deve agire con molta cautela.

Anche la scelta dell'architetto Montieri che è specialista sulle piste ciclabili in Lombardia e a qualcosa in Emilia Romagna, diciamo che non c'è assolutamente alcun confronto, per cui si deve agire su un luogo che è assolutamente di alto valore paesaggistico. Invece, mi pare che si sia... questa bozza di progetto... mi pare che si intervenga, ad esempio, non so, sulle aiuole centrali, perché io ho studiato un pochino il progetto: si inseriscono negli cordoli di separazione fra la carrabile e la pista ciclabile di mezzo metro, andando a rosciare questa misura, ad esempio, sull'aiuola centrale, quindi rimuovendo i mastelli centrali, quindi con un costo ulteriore sulla pista ciclabile, su un possibile intervento che può danneggiare l'apparato radicale delle bellissime piante che sono di origine mediterranea ed esotica, perché anche il verde di pregio è, diciamo... fa parte dell'immagine consolidata di alto valore paesaggistico.

L'altro punto su cui intervengo sono le sedute, circa il valore ormai consolidato d'immagine sono contenta che la Soprintendenza l'abbia condiviso... quello delle vascone, dei vasconi o delle panchine in granito che vanno assolutamente recuperate e ripulite e riadattate, perché contengono un verde assolutamente importante che possa fungere da barriera, e quindi sono assolutamente da preservare; se qualcuno l'ha notato sono fatte a sezioni, per cui si possono o ridurre o spingere leggermente in avanti nella passeggiata.

Comunque, ad ogni modo, io volevo poi passare - invece - all'analisi di questo progetto green, e faccio riferimento all'intervento, magari, che mi ha



COMUNE DI GENOVA

preceduto, perché a mio parere questo progetto tutela le biciclette, tutela gli automobilisti che potranno viaggiare in tranquillità, ma non tutela affatto i pedoni, perché la convivenza con i ciclisti stretti in uno spazio di soli 3 metri e separati da un cordolo, credo che sia proprio di ... ottimistica questo inserimento del cordolo. Un po' per i bambini, per i piccoli che vanno con la bicicletta ... monopattino; sto con le persone che passeggiano, perché non dobbiamo dimenticare che questa passeggiata ha essenzialmente una vocazione pedonale e tutta la città si riversa nel weekend, e quando sono belle giornate, sui Parchi di Nervi e quindi anche sulla passeggiata a mare. Perciò, io credo che sia importante inserire fra la passeggiata e la pista ciclabile una barriera, quindi preservando le aiuole che già ci sono ma anzi posizionandone delle altre.

Poi ho da ridire sul fatto... su una cosa molto importante, a mio parere, perché non riesco a capire come mai questa fascia verde, o questa fascia di rispetto, debba essere così ampia; ovvero, io propongo una cosa: propongo di rinunciare ai parcheggi, che saranno assolutamente recuperati ... vedi quelli ultimi utilizzati sotto il Ponte di San Giuliano; dovranno essere riorganizzate le vie limitrofe che sono Via Bovio, Via della Sirena, Via Quarnaro, oppure Via Gobetti, Via de Gasperi... dove ci sono assolutamente tanti posti per tutto l'anno, tranne che nel periodo estivo.

Comunque, rivedrei gli stalli bici, in questo senso, che potrebbero essere posizionati in una maniera diversa, quindi restringerei anche l'ampiezza del marciapiede, delle soste per le quattro fermate del bus 31, nel tratto Via Podgora-Via Quarnaro

Quindi non è necessario, come dite voi, che possa essere o debba essere di 2 metri e 15 la fascia verde che viene proposta, e assolutamente deve essere comunque posta in una maniera tale che sia protetta l'utenza, che sia protetto il bus, che comunque non dimentichiamo che sono soltanto quattro fermate; e andrebbero riviste le fermate e spostate, eventualmente, in spazi che sono un pochino più ampi.

Quindi, a questo punto, secondo me il progetto è assolutamente da rivedere; inoltre, ho un altro appunto da fare sulla mobilità, perché è ovvio che io sono da sempre... lo sa l'Assessore Campora, dall'anno scorso, ed il professor Musso, mi sono pronunciata, per le piste ciclabili, però certamente avrei dedicato - forse - tutta la corsia a mare per uno spazio ciclopedonale o comunque, visto che si deve fare soltanto da una parte, sarebbe risultato secondo me meno impattante farlo a monte, in un unico punto molto molto, come dire, critico, poteva essere quello del primo del Park Hotel, dove non c'era più la fascia del parcheggio, ma la stessa situazione si pone davanti al lido, dove anche qui non c'è la fascia di parcheggi.

Bisogna perciò rinunciare ai parcheggi e pensare di recuperarli dalla parte opposta; manca comunque, una visione d'insieme della mobilità, perché - secondo me nonostante il PUMS - non si è tenuto conto comunque di quello che è diventato l'asse parallelo a Corso Italia, perché improvvisamente dalla foce a Boccadasse poi con la deviazione, soprattutto nella direzione Levante, si è



COMUNE DI GENOVA

caricato sull'asse di Via Rosselli, Via Gobetti, Via Righetti, Via de Gasperi, Via Cavallotti, tutto il traffico, che non è - oltretutto - assolutamente controllato, direi quasi privo di controllo perché la Polizia Municipale fa quello che può; non si sono voluti introdurre dei controlli della velocità perché in Municipio questa mozione è stata respinta; inoltre, c'è sempre la problematica della doppia sosta e chi percorre quelle strade durante il Salone Nautico se ne rende conto.

Quindi, in conclusione, si dedica le corsie di nuovo ripristino verso il centro, verso Ponente: è contro qualunque tipo di concezione moderna della mobilità che esiste oggi nelle città in Europa e altrove.

Perciò io credo che queste risorse avrebbero potuto essere impiegate in maniera migliore, però prendiamole, accettiamole, ma cerchiamo soprattutto di fare attenzione agli arredi, agli interventi, ai pedoni - non soltanto ai ciclisti e alle automobili - perché io credo che sia fondamentale, perché questo progetto è irreversibile, sarà per il futuro, perché l'ultimo fatto dall'architetto Dogliotti risale al 1988.

Quindi chiederei un'ulteriore verifica con l'Assessore presso il Municipio Medio Levante, dove è stato presentato velocissimamente dal Sindaco, che ha proclamato tutte le autorizzazioni già - come dire - in tasca, né presentato alla Commissione paesaggistica, le prescrizioni ... Sovrintendenza sono per fortuna state rese note, ma sono tutti passaggi che vanno rispettati perché anche se Corso Italia non ha un vincolo monumentale, vorrei ricordare che comunque il Ministero dei Beni Culturali ha licenziato al 12 febbraio del 2020 il vincolo sino a Boccadasse e oltre, ipotizzando sino all'angolo del lido; quindi cosa stiamo a parlare di vincoli, quando poi si interviene in maniera così, direi, superficiale su questo progetto.

Nonostante tutto, io sono assolutamente contenta che ci siano ipotesi di pista strutturata per le biciclette, perché anche questi cittadini vanno tutelati, ma avrei piacere che fossero resi pubblici tutti gli atti che afferiscono a questo progetto, che non è riferito a una strada qualunque, ma è una strada di alto valore paesaggistico.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Sig. Tomaso Martino, prego.

Sig. MARTINO - Rete Genova Sostenibile

Eccomi, buongiorno, Tomaso Martino, Rete Genova Sostenibile.

Ringrazio di essere stati convocati oggi, come ho già detto, anche se eravamo convinti - non avendo ricevuto l'oggetto - che questa sarebbe stata la Commissione a seguire di quella di tre settimane fa circa, e chiediamo poi la conferma di quando potrà essere fatta questa prosecuzione.

Detto ciò, abbiamo preso atto oggi dell'esposizione che ha fatto l'Assessore e il dottor Zanin, e come rete ci confronteremo e magari potrebbe



COMUNE DI GENOVA

essere una buona occasione poter fare un primo incontro operativo con l'Ufficio Smart Mobility, cosa che, a oggi, incontri operativi non ne abbiamo ancora fatto e sarebbe una buona occasione per poter iniziare. E quindi chiedo all'Assessore, poi, una conferma di questo; all'Assessore Campora.

In base a quello che ha detto l'Assessore poco fa, parlando del polmone di Piazzale Kennedy, avevo capito - e magari mi sbaglio - che era Piazzale Kennedy una sistemazione temporanea e questo grande parcheggio, e quindi mi chiedo un domani, non dovesse esserci più questa opportunità, quanto potrebbe incidere su tutto il progetto.

Nella stessa maniera, parlando sempre di questo polmone di Piazzale Kennedy, l'uscita dal piazzale prevede, oggi, che le macchine vadano nel primo tratto di Corso Italia da Punta Vagno, e per poter poi tornare indietro c'è la necessità giù dal tratto che porta... sempre di Corso Italia verso Via Podgora.

Chiedo, se è possibile, per decongestionare questo pezzo che è un problema, di fare l'uscita dal parcheggio prima, più verso la fiera, così che la gente possa immettersi poi nella svolta all'altezza di Via Rimassa e potere defluire più agevolmente, non intasare.

Nella stessa maniera, come abbiamo chiesto più volte, di poter sincronizzare i semafori per agevolare comunque chi ha una mobilità lenta, perché sono 30 chilometri all'ora ma un 30 chilometri all'ora scorrevoli, perché sennò - come avviene ora - tutti se ne fregano; peraltro ci sono pochissimi controlli, e quindi i 30 all'ora non sono rispettati da nessuno. Peraltro, ai tempi, l'Assessore aveva anche ipotizzato di cercare di agevolare la riuscita della sopraelevata, un defluire del grosso del traffico da defluire in Via Carlo Barabino e tutta la tratta a seguire; cosa che non mi pare sia stato fatto e siamo sempre ad avere questo grosso intasamento in Corso Italia che comunque, anche un domani, potrebbe riproporsi.

Detto ciò, mi chiedo, tornando proprio al progetto ciclabili Corso Italia, quando ci saranno i mercati, se è stato valutato l'impatto, perché i mercati di Corso Italia di solito occupano... furgoni che hanno la necessità di esporre sul camminamento e occupano tendenzialmente la corsia a mare coi furgoni e mettono l'esposizione sul tratto dove oggi è prevista la ciclabile; quindi mi chiedo se è stato valutato, se c'è qualcosa in merito.

E tornando, poi, dico... spero di poterne parlare dopo un confronto con riunione dell'Ufficio Smart Mobility, comunque, tornando al discorso sicurezza, non so chi ha avuto esperienza di piste d'atletica: la pista centrale è una pista dove si corre velocemente, le piste laterali si corre più lentamente. E già lì, corsa veloce con corsa lenta, ogni tanto c'è il rischio di collusione; immaginiamo davvero una bicicletta con persone che vanno al passeggio, magari una giornata trafficata, se non c'è una buona divisione fra la ciclabile e la pedonale, si rischia veramente di creare una situazione di incidenti. Questo soprattutto se una ciclabile non è solo una ciclabile di turismo e di passeggio, ma è una ciclabile che permette proprio lo spostamento veloce, per quello che è la mobilità dolce, che è comunque uno



COMUNE DI GENOVA

spostamento rapido; ricordiamoci che le biciclette tendenzialmente sullo sviluppo della viabilità urbana sono più pratiche, più veloci delle auto facilmente in coda.

Quindi una bicicletta va; non dico che debba andare a 50 all'ora ma comunque si deve muovere in scioltezza, in sicurezza, quindi questa divisione, secondo me e secondo noi, è molto importante.

Quindi, niente, grazie e chiediamo all'Assessore, appena possibile, un incontro con l'Ufficio Smart Mobility.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Sig. Federico Re, prego.

Sig. RE - Ass. tRiciclo Bimbi a basso impatto

Sì buongiorno, buongiorno.

Grazie per l'invito e, appunto poi, anche noi avevamo intuito che si poteva proseguire quello che si era detto l'altra volta, ma l'oggetto è quello di Corso Italia, quindi abbiamo anche qualche proposta che... mi sono permesso di utilizzare la chat anche per darne poi traccia nel verbale, che mi sembra uno strumento utile da utilizzare anch'esso.

Mentre l'Assessore Campora illustrava, pensavamo che l'importanza di fare sì che la fascia dei servizi potesse essere, diciamo così, occupata dalla città ... dov'è, in modo tale che comunque lo spazio da lasciare agli autobus ... seguire al traffico veicolare limitatamente agli accessi commerciali e a quelli dei residenti e possa ... viabilità evitare la commistione con i pedoni, come è già stato detto anche negli interventi precedenti; e di fare in modo che, nella fascia dei servizi, evitando di mettere i parcheggi delle auto, si possa puntare sulla bellezza, puntare sulla piantumazione di specie arboree che sono importanti anche per il cambiamento climatico, cioè, ci sono delle specie che contrastano l'inquinamento. Pensare che ci possano essere degli alberi, cioè, pensare che ci possano essere degli alberi è veramente premiante in quella zona, è fondamentale, soprattutto se noi vogliamo avere una visione della città, di quella parte di città, anche dedicata alle famiglie, per fare in modo che su Corso Italia non solo ci vengano le persone a passeggiare a piedi e in bicicletta, ma possono addirittura venire a trascorrere momenti importanti al di là anche della balneazione, che è importante perché è un punto di convergenza, chiaramente, Corso Italia.

Fare in modo che le persone che vengono in bicicletta possano, appunto, tenere la bici ad occhio, a vista mentre consumano, e avere in Corso Italia, veramente, un momento di svago per svariate ore nelle varie giornate, sia d'estate che d'autunno, sarebbe importante veramente fare degli interventi che possano essere molto finalizzati alla bellezza, a una bellezza che permette a quelle persone di rendersi conto e dire: "Ah, sì, non ci sono le auto", o ce ne sono poche e sono state - diciamo così - confinate a monte, razionalizzando meglio quei parcheggi di cui si parlava prima. Ed evitare, appunto, che le auto private possano arrivare proprio sul lato mare.



COMUNE DI GENOVA

In questo caso, la ciclabile com'è in modo attuale, dovrebbe poter essere difesa - diciamo così - dagli autobus e dai mezzi commerciali che arrivano per scaricare le merci alla propria sinistra, in modo tale che la commistione biciclette-veicoli possa essere gestita bene, evitando così di far sì che ci sia quella commistione pericolosa tra pedoni e biciclette; in questo caso, ci chiediamo se una proposta di questo genere possa consentire di far risparmiare anche un po' di denari dei famosi tre milioni, in modo tale da poter dedicare parte di quei denari a migliorare le infrastrutture ciclabili e pedonali in altre zone della città o anche limitrofe per fare ... anche in questo caso a Corso Italia in un modo molto più sostenibile.

Poi, magari, metto nella chat anche la proposta in modo più articolato, di modo tale che possa essere presa in esame dall'Ufficio Smart Mobility con il quale, in effetti, sarebbe proprio importante - diciamo così - calendarizzare una sorta di incontri proprio per fare in modo che il patrimonio che le Associazioni hanno in questo periodo possa veramente portare un contributo utile.

Non a caso, è stato molto bello per noi aver portato, l'altro ieri, sulla ciclabile di Corso Italia, il vicecampione del mondo di ciclismo ed alle quattro i bimbi che vanno a scuola in bicicletta.

Ovviamente, noi sappiamo benissimo che ci sono delle persone che non possono venire tutte a scuola a piedi, non possono venire tutte a scuola in bicicletta, quindi noi non vogliamo fare e generare delle cosiddette guerre tra poveri, ma vorremmo che l'Amministrazione - appunto - possa continuare a comunicare, possa cominciare a comunicare meglio che la mobilità sostenibile è possibile se ci si investono anche un po' di soldi.

Questo è un tema, perché visto che Matteo Trentin è venuto l'altro ieri, ecco, ha portato ad esempio, come al solito, tante città europee, e davvero se c'è un coraggio politico notevole in questa fase e quindi anche di, veramente, mettersi in ascolto di quelle che possono essere le proposte che provengono dalle Associazioni in modo mirato, siamo convinti che questo progetto qua si possa migliorare, magari - appunto - risparmiando qualche denaro e destinarlo anche ad altre progettualità in corso, ecco.

Fra l'altro anche cartelli, la segnaletica verticale è importante; metto l'altra proposta più articolata nella chat a beneficio di tutti i partecipanti.

Grazie per la vostra attenzione.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Sig. Gianluca Fontana, prego.

Sig. FONTANA - Blog Anemmu Tutti In Bici

Sì. Buongiorno a tutti, sono Gianluca Fontana, blog "Anemmu in bici a Zena", Rete Genova Sostenibile.

Intanto vi ringrazio dell'invito, e devo dire che questo di Corso Italia è un tema che, insomma, da parecchi anni mi sta a cuore perché avevo iniziato a



COMUNE DI GENOVA

scrivere sul blog proprio di Corso Italia, ormai un bel po' di anni fa; perché Corso Italia faceva parte, diciamo, di quelle strade che utilizzavo giornalmente per rinfrancarmi dalla vita lavorativa, nel senso che, durante la pausa pranzo, sfruttavo il fatto di lavorare in centro per poter andare verso Boccadasse e prendere una boccata d'aria. Quindi per me sicuramente aveva avuto questa valenza proprio ricreativa, quindi - appunto - fa parte un po' della mia storia.

Però Corso Italia non ha soltanto, diciamo, una valenza ricreativa ma può essere anche utilizzata per connettere il tessuto urbano, diciamo, alla parte del centro, con il Levante cittadino e anche con le alture di Albaro, di San Martino... mia moglie, per esempio, lavora a San Martino e molto spesso passa da Corso Italia per trasferirsi dal centro verso San Martino, evitando di passare su Corso Gastaldi che comunque è sicuramente meno piacevole come percorso; a costo di metterci qualche minuto di più.

Quindi, insomma, Corso Italia ha parecchie valenze; prima di tutto è probabilmente quella turistica, nel senso che comunque può essere l'obiettivo di tante persone che arrivano a Genova anche tramite il treno. Questo, ecco, è un motivo particolare per cui credo che un progetto del genere andrebbe inserito e valutato molto bene, anche il collegamento con Brignole, proprio ai fini di questo obiettivo; quindi, tutte le persone che vorrebbero avvicinarsi a Genova in bici, anche tramite il treno, possono trovare - diciamo - un valido aiuto anche nella progettazione del collegamento con Brignole, insomma. Sarebbe un bel biglietto da visita per Genova in più, evitando che Corso Italia rimanga un pochino staccata dal resto.

D'altra parte, sarebbe anche molto importante, soprattutto anche per "sfruttare" questo progetto importante, facendo in modo che diventi un volano per sensibilizzare i genovesi della possibilità di utilizzare la bicicletta, anche eventualmente in alternanza con il proprio mezzo privato; per esempio, essendoci la possibilità di avere i parcheggi su Piazzale Kennedy, le persone possono arrivare lì, lasciare la propria macchina e, magari utilizzando la propria bici trasportata in macchina, oppure - molto meglio - trovando la bicicletta a noleggio in Piazzale Kennedy o alla foce, potersi muovere liberamente verso i Bagni d'estate ma anche durante l'inverno, insomma, evitando di congestionare con la propria macchina Corso Italia e le strade limitrofe.

Quindi, questo sarebbe davvero un bel volano, quindi sarebbe auspicabile che il Comune si facesse promotore per incentivare o comunque creare esso stesso, la possibilità di noleggiare bici o anche monopattini da Piazzale Kennedy, e possibilmente anche mezzi tipo tricicli elettrici eccetera, che possano essere utilizzati anche dai disabili, che quindi possano avere anche la possibilità di muoversi liberamente con questi mezzi.

Niente, vi ringrazio ancora e buon lavoro.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Sig. Andrea Bignone.



COMUNE DI GENOVA

Sig. BIGNONE - Italia Nostra

Buongiorno e grazie; sono Andrea Bignone di Italia Nostra.

Ringrazio per l'audizione, quindi per darci questa opportunità, anche se il mio primo punto del mio intervento è proprio una questione di metodo.

Da altre persone è giunta, appunto, la voce di non aver ben compreso l'oggetto di questa riunione, e questo è un primo punto; ma soprattutto il discorso legato al materiale che da audito, di solito, sono sempre abituato a prepararmi per avere qualche cosa su cui rispondere, ma questo materiale a noi non è mai arrivato e non credo che siamo gli unici, e credo che non è - come dire - corretto arrivare a ricevere il materiale, magari, perché si trova attraverso i giornali o attraverso altri canali.

Il primo punto è quello di: si parla di un progetto, quindi avere in mano il progetto, avere la capacità di prepararsi e di rispondere per contribuire, in modo credo organico, a quello che è un esercizio normale della democrazia. Quindi questo è il primo punto che io mi sento ancora di sottolineare.

Secondo punto. Io andrei a citare quello che viene detto sul sito stesso di presentazione del Comune di Genova, dove si dice che il progetto intende promuovere l'uso dei mezzi della mobilità sostenibile senza danneggiare gli altri utenti della strada.

Credo che a questo punto, mi verrebbe quasi da dire, la finiamo lì; perché a quel punto, se noi dobbiamo andare a creare un qualche cosa che sia effettivamente legata alla mobilità sostenibile, è logico che io devo andare a toccare quali sono gli equilibri di una strada o di un percorso. Questo cosa vuol dire? Vuol dire che se noi andiamo ad analizzare lo spazio stesso della strada di Corso Italia, sarebbe il caso di capire molto bene qual è l'uso reale che si vuole fare di questa strada: è una strada ludica? È una strada che fa parte di un contesto più ampio che è la mobilità cittadina?

Questo perché? Perché l'impressione, da quello che è stato detto, è che c'è ancora il vecchio concetto che se io devo arrivare in bicicletta in Corso Italia, arrivo con la mia auto, scendo dal mio bagagliaio la bicicletta del figlio - magari anche la mia - e poi comincio a camminare; questo è un concetto che, secondo me... usare la bicicletta, avere un concetto dell'uso della bicicletta come questo è completamente errato e sbagliato.

Non voglio entrare sul discorso legato al concetto di rete, perché credo che sia assolutamente - come dire -, soprattutto da parte di chi progetta queste cose, una cosa abbastanza ovvia e naturale, ma soprattutto, se io inserisco un progetto di strada, non posso non considerare il servizio pubblico; il servizio pubblico è stato, credo, nominato solo una volta, quasi come un ingombro da dover superare con la strada larga nei momenti delle fermate.

Il servizio pubblico è un elemento che è fondamentale, collegamento, si è detto, anche con le stazioni ma collegamento con tutto; io abitavo a Sampierdarena, per arrivare in Corso Italia prendevo la linea 20, scendevo al



COMUNE DI GENOVA

capolinea e camminavo tranquillamente su una strada e su un percorso che era soprattutto pedonale.

Altra domanda e lo dico molto chiaro: sia il verde che le panchine, e proprio perché è uno spazio - come dire - importante, dove si passeggia eccetera, non sono un elemento marginale, non sono un elemento che può essere semplicemente relegato in una categoria di arredo urbano.

Le panchine sono fondamentali per chi si muove a piedi, perché ha bisogno in qualche modo di fermarsi. L'albero, parlo di alberi, non se ne parla; si parla semplicemente... i disegni mostrano degli arbusti, mostrano delle alberature che non sono assolutamente, come dire... fanno arredo, fanno verdura, passatemi questo termine.

Altra cosa: ma bisogna arrivare veramente in Corso Italia in auto?

Questo è di nuovo un altro elemento che, secondo me, per arrivare a una buona progettazione dovrebbe essere preso in considerazione; e allora rivedere quello che può essere anche l'utilizzo delle corsie stesse, senza andare a mangiare spazio al pedone e quindi - come dire - rosicchiare e dividere uno spazio utile, quasi creando una forma di conflitto se bicicletta sì, bicicletta no, ciclabile sì, ciclabile no.

Questi sono elementi, sono elementi fondamentali per la creazione di uno spazio che possa essere effettivamente condiviso ed efficiente.

E con questo vado a chiudere, però mi sembra una cosa importante: arrivare a progettare la città, non si può discutere attraverso la presentazione o dei rendering; noi abbiamo bisogno di avere dei progetti e sui progetti avere la possibilità di esprimere, in modo chiaro e preciso, quelle che sono le nostre osservazioni.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Sig. Guido Fassio, prego.

Sig. FASSIO - Esperto Gruppo Lista Crivello

Buongiorno a tutti, grazie per questa audizione.

Volevo porre alcuni temi, abbastanza velocemente.

Il primo che è sostanzialmente una domanda: si parla di riqualificazione di Corso Italia, quindi l'intervento economico e l'intervento strutturale è su tutta Corso Italia?

Faccio questa domanda perché la situazione di Corso Italia dal punto di vista della passeggiata non è certamente una situazione molto bella, molto felice, proprio per una strada che ha queste ambizioni, ha l'ambizione di essere una promenade sul mare, di passeggio, di visita dei turisti, di balneazione.

Quindi la domanda è capire se gli interventi saranno fatti anche su tutta, diciamo, l'acciottolato, su tutta la passeggiata.



COMUNE DI GENOVA

Il secondo punto; parliamo di progetto: io vorrei capire, innanzitutto, se è possibile, qual è il progetto per il momento estivo e immediato che abbiamo di fronte.

Dico questo, perché questa strada - come è già stato accennato -, questa zona è stata sottoposta a due cambiamenti abbastanza, diciamo, pesanti, se non inediti dal punto di vista anche storico: l'insediamento in Via Piave dell'Esselunga, che ha portato parecchie condizioni di viabilità pesanti per quanto riguarda i cittadini di quel territorio e non solo, e l'introduzione della pista ciclabile. Anzi, le due cose sono avvenute in maniera inversamente temporale, cioè prima la pista ciclabile e poi Esselunga a dicembre del 2020.

Ora pongo questa questione perché, nel periodo estivo, come tutti sanno, Corso Italia diventa una meta ancora più ambita che durante tutto il resto dell'anno, quindi ci sono problemi di parcheggi, ci sono problemi di viabilità, ci sono problemi di svolta in Via Piave dove le questioni legate ai parcheggi per i residenti, la velocità, i bilici che sono stati introdotti con Esselunga e un più ampio afflusso di mezzi, rende difficoltosa questa situazione.

Ora, quindi, la cosa che vorremmo capire, che vorrebbero capire anche i residenti, è se per il periodo estivo vengono individuate delle soluzioni alternative in attesa della pista ciclabile; a soluzioni alternative tipo l'interruzione - come è stata fatta durante il periodo natalizio - della pista ciclabile, o altre situazioni di questo tipo.

Ora, la cosa che, diciamo un po' così, mi colpisce, ci colpisce dal punto di vista della presentazione di questo progetto, è che questo progetto non sia corredato da nessun dato riguardante la mobilità.

Gli ultimi dati che sono stati predisposti sono quelli dei tecnici di Esselunga, che nel maggio del 2019 hanno fatto una verifica su 21 strade nel circondario, nella rete complessiva intorno a Via Piave e a Corso Italia, per verificare quali erano le condizioni, gli afflussi nelle ore della giornata.

Ora, io credo che questo progetto debba essere - diciamo - misurato, anche con dei dati rispetto alla rete complessiva della mobilità, mobilità privata e mobilità pubblica, per verificare effettivamente che cosa può cambiare e che cos'è cambiato.

Dico questo anche perché, in questo progetto, comunque, la cosa che viene rilevata è che il servizio pubblico, cioè il servizio che viene messo a disposizione di quelle persone, di quegli utenti, che pagano un servizio però - non è che sia gratuito - non trova soluzioni migliorative.

Su questa tratta incide il 31, e il 31 durante la giornata viene utilizzato da circa 1000/1300/1500 persone, quindi sono circa tremila persone nei due sensi di marcia; ora, non mi pare corretto verso queste persone che gli interventi che vengono fatti non portano a dei miglioramenti, ma anzi dei peggioramenti del loro utilizzo del mezzo pubblico.

Questo non è solo un problema delle singole persone, che dovrebbero essere invece aiutate ad utilizzare il mezzo pubblico, ma anche un problema di ricadute su un bilancio di un'azienda e di un'Amministrazione Comunale che poi



COMUNE DI GENOVA

interviene come, purtroppo, ha dovuto fare quest'anno con ulteriori risorse aggiuntive per le problematiche del Covid.

Riguardo alla scelta di riutilizzare nuovamente le due corsie a monte, certamente la cosa può essere positiva; non è positivo il fatto della corsia al mare, che rimarrebbe un'unica corsia dal punto di vista della motorizzazione. Però, anche qui... noi sappiamo, cioè voi sapete meglio di me, i tecnici ancora di più, che il flusso di mezzi provenienti dalla sopraelevata, da Corso Marconi ha a disposizione quattro corsie. Quattro corsie che gradatamente si riducono a tre, poi a due e poi a una.

Questo flusso di mezzi dovrebbe essere incoronato o indirizzato in maniera più precisa verso anche altre realtà, altre vie, altre strade; ora, venendo da Corso Marconi c'è la possibilità di girare a sinistra in Via Rimassa, bisognerebbe vedere se non fosse possibile anche introdurre una svolta verso Via Casaregis, in modo tale che - chi mi ha preceduto parlava del parcheggio in Piazzale Kennedy - possa, chi esce dal Piazzale Kennedy, da quel parcheggio indicato anche dall'Assessore Campora, poter girare anche verso Via Casaregis, per ridurre sempre il numero dei mezzi privati che arrivano su Via Piave, perché poi l'imbuto si creerà in quella zona da Via Piave e indirizzata verso Levante.

Quindi il tema è questo: il tema è introdurre delle piste ciclabili strutturali ma mantenere la possibilità di avere dei mezzi pubblici che siano efficaci ed efficienti, e di qualità anche nei tempi, e nello stesso tempo anche garantire ai residenti la possibilità di continuare ad avere una - diciamo - vita, e una possibilità di risiedere in quelle località così come si vuole creare delle situazioni più favorevoli per chi frequenta Corso Italia o per chi vuole andare in bicicletta.

Io penso che sia necessario, e finisco qui il mio intervento, fare degli approfondimenti all'interno del Municipio; degli approfondimenti tecnici che consentano quindi di guardare un po' il sistema in tutta la sua grandezza, cioè l'asse di Corso Italia ma anche l'asse più a nord di Rossetti e De Gasperi, e vedere - quindi - sulle vie limitrofe come questa condizione può essere riaggiornata, riqalificata, rideterminata, con spazi per i parcheggi che però siano fuori da questa continuità di mezzo privato, e l'uso del parcheggio in Piazzale Kennedy potrebbe essere una soluzione molto utile, compreso il ragionamento che faceva l'Assessore Campora di un mezzo pubblico circolare su Corso Italia, in modo tale che si alleggerisca ulteriormente il traffico e questa via possa essere veramente una via fruibile sotto tutti i punti di vista.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Sig. Solari di Fiab.

Sig. SOLARI - Fiab

Buongiorno, buongiorno a tutti.



COMUNE DI GENOVA

È evidente che questo è un progetto di compromesso, no? Compromesso fra varie esigenze che ci sono, no?

C'è l'esigenza di una mobilità ciclistica protetta; c'è l'esigenza di una mobilità pedonale, di andare su un marciapiede dove non mi trovo delle biciclette, perché guardate che con questo progetto non viene tolto spazio ai pedoni - perché qualcuno l'ha detto e forse non ha capito - perché la ciclabile che viene proposta bidirezionale non passa sul marciapiede ma passa dove ora ci sono i parcheggi e ci sono quelle aiuole che a qualcuno possono anche piacere - onestamente a me non sono mai piaciute - e quindi non ruba lo spazio ai pedoni.

C'è l'esigenza di chi va col bus; c'è l'esigenza di chi va in macchina.

Dobbiamo capire che città vogliamo, comunque, cari concittadini: vogliamo una città per le persone o una città per le auto? È che questo, questo è importante, no?

Cioè, secondo me dobbiamo fare delle scelte, dobbiamo fare; qua si è scelto di fare un compromesso che, onestamente, per noi può anche andare bene come compromesso, no? Però chiaramente va tutto ragionato in un quadro generale e crediamo che lo sia, anche perché abbiamo visto che l'Assessore, nella sua rappresentazione, ha fatto vedere la Ciclovía Tirrenica; Corso Italia fa parte della Ciclovía Tirrenica, quindi Corso Italia dovrà essere comunque collegata al resto, no? Dovrà essere collegata al Waterfront di Levante, dovrà essere collegato il Waterfront di Levante all'area del Porto Antico, e - diciamo noi - dovrà essere collegato al centro città e a Brignone, no? Non rimanere il bike park isolato dove uno lascia la macchina al Piazzale Kennedy, come diceva qualcuno, e va in bicicletta a Boccadasse: non è quello che si vuole, eh.

Non è quello; è quello di ragionare in termini di rete.

Dobbiamo però ragionare un attimino che a qualcosa tutti devono rinunciare, no? Specialmente quello che è il traffico automobilistico, no? In alcune strade, a volte bisogna privilegiare lo scorrimento oppure il parcheggio, cioè avere scorrimento e avere parcheggio mi sa che sarà sempre più difficile, perché abbiamo visto il PUMS, qui avremo il professor Musso che ha elaborato il PUMS; se non si fa nulla, nel 2028 mi sembra che avremo.mah, non so quante auto in più in circolazione, no?

E con le previsioni del PUMS, facendo qualcosa con lo scenario uno - che era quello con maggiori iniziative in favore della mobilità sostenibile - riuscivamo a malapena a rimanere sui dati di circolazioni di auto del 2016, quindi siamo effettivamente in emergenza.

Siamo in emergenza, quindi se vogliamo una città vivibile, una bella città, dobbiamo comunque fare queste scelte, queste scelte che sono fatte.

Purtroppo, noi paghiamo l'eredità avvelenata delle scelte dei politici e dei tecnici degli anni '80-'90; alla signora Vergati piace Corso Italia così come l'ha fatta l'architetto Dogliotti, onestamente noi, allora, esistevamo già, avevamo espresso le nostre perplessità perché un lungomare dove ha un'aiuola centrale che vedono soltanto quelli che vanno in macchina, io non l'ho visto da nessuna parte.



COMUNE DI GENOVA

Se volete, e così parliamo anche del discorso commistione con pedoni, vi condivido lo schermo, se è possibile, no, non me lo fa condividere. Va bene, comunque andate su Google Street View, andate a vedere la Promenade Des Anglais a Nizza, ma non solo quella, eh; non solo quella. Basta dare a Sestri Levante a vedere come è fatto un lungomare.

Nessun lungomare è fatto come il nostro di Corso Italia.

Addirittura, nella Promenade Des Anglais, la pista ciclabile è sul marciapiede, cosa che noi non abbiamo mai voluto, non abbiamo mai perorato perché non si sottrae spazio ai pedoni. In questo progetto non viene sottratto lo spazio ai pedoni, ci sono solo delle perplessità - chiaramente - per il fatto che essendo a raso del marciapiede uno dice: "Ma ci va al pedone sopra", però questo Paese noi dovremo un attimino metterci nella testa che ognuno deve stare al suo posto: il ciclista deve stare sulla pista ciclabile, il pedone deve stare sul marciapiede, l'automobile deve stare in strada senza essere parcheggiata in doppia fila, okay?

È questo il problema principale: la convivenza civile fra le persone.

Dobbiamo adoperarci tutti quanti perché ci sia questa convivenza civile, perché voi provate a camminare in Danimarca o in Olanda su una pista ciclabile e vedete cosa succede, quando arrivano i ciclisti, no? Quindi la stessa cosa può succedere in Corso Italia.

Poi è chiaro: non è una pista da correre. Qualcuno parlava di ciclisti sportivi; e vorrà dire che i ciclici sportivi, se non vorranno rallentare in quella ciclabile lì, passeranno da Via Righetti, perché non potranno passare sulla corsia delle auto, perché lo vieta il Codice della strada: se c'è una pista ciclabile, si va sulla pista ciclabile e se ne faranno una ragione. Però, secondo noi, in questo progetto comunque i flussi pedonali e i flussi ciclistici sono separati; sono separati da una pavimentazione differente, sono separati da un bordino che mi sembra che ci sia nel rendering; a questo punto, chiaro: è come in Via Buozzi, no? Ha il marciapiede e poi magari trovi quello che ti cammina davanti sulla pista ciclabile; è solo questione di educare alle persone: educare i ciclisti a non andare sui marciapiedi, educare il pedone a non camminare sulle ciclabili, educare gli automobilisti a non parcheggiare in doppia fila. Solo questo, solo così riusciremo ad avere una città più bella, che ci piace a tutti, perché io credo che siamo tutti per una città migliore, non c'è nessuno che vuole una città peggiore, okay?

Dobbiamo semplicemente rispettarci, perché la strada - come molti dicono, come tutti diciamo - è di tutti; quindi è di chi va in bici, è di chi va in auto, chi va in scooter e chi va a piedi.

E, qui concludo, ecco, una cosa soltanto che è stata detta nell'esposizione dell'Assessore sui parcheggi bici, i parcheggi bici ci vogliono, ecco, è importante che ci siano e non un "forse", cioè, devono esserci e devono essere un buon numero; un buon numero perché se abbiamo la pista ciclabile senza parcheggi bici, allora non puoi dire a uno "Vai ai Bagni con la bici", perché se poi arriva ai Bagni e non sa dove metterla, allora magari ci va in scooter, perché ha i parcheggi per gli scooter.



COMUNE DI GENOVA

E poi, fondamentale, chiaramente, ma noi siamo certi che venga fatto perché comunque anche nel ... a cui sta lavorando la Città Metropolitana c'è - l'abbiamo detto, l'hanno detto eccetera eccetera -, ragionare in un'ottica di rete; ma siamo convinti che questo venga fatto perché comunque c'è anche la Regione dietro che sta coordinando questi aspetti.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Sig. Mauro Nolaschi di Faisa.

Sig. NOLASCHI - Faisa-Cisal

Buongiorno, buongiorno a tutti e grazie per la convocazione.

Diciamo che Genova, purtroppo, per la sua conformazione è una città difficile; è difficile riuscire a mettere insieme tutta questa serie di interventi che grazie - appunto - ai finanziamenti che stanno arrivando possono essere messi in atto.

Ed è ovvio che questo progetto, anche se è perfettibile ovviamente, rappresenta in sé la coniugazione di limitate esigenze, quindi si presta ovviamente ad essere un progetto dove sono tanti i compromessi che bisogna riuscire a mettere insieme per - diciamo così - rappresentare le esigenze un po' di tutti, cioè del traffico privato piuttosto che di quello pedonale, ciclabile e ovviamente Genova, ripeto, per sua conformazione, le piste ciclabili creano dei grossi problemi; questi problemi, chiaramente, devono essere superati con chi sta cercando di fare tutto quello che si è detto fino adesso.

Ovviamente, questa modifica ulteriore della pista ciclabile di Corso Italia, diciamo che in parte ha accolto anche le osservazioni fatte dalle organizzazioni sindacali di AMT e ovviamente queste cose, però, occorre tenere presente come si diceva prima e condivido, l'esigenza anche di salvaguardare quello che è la velocità commerciale dei mezzi pubblici, cioè degli autobus, perché ovviamente la cosa creerà problemi, a parte su Corso Italia, ma ovviamente anche nella zona Monti e compagnia cantante, su dove già adesso si presentano delle grosse difficoltà, soprattutto per quello che riguarda poi lo sviluppo del traffico veicolare che è legato - diciamo così - al tratto Cavallotti-Sturla, piuttosto che nella zona che citavo prima, con la congestione non da poco. E questo rappresenta, ovviamente, l'abbassamento della velocità commerciale per l'accodamento ed il traffico veicolare chiaramente aumenta, ovviamente dei costi che deve sostenere l'azienda per garantire il servizio e decisamente occorre trovare anche una sistemazione per questo.

Ripeto, non è facile, noi ci rendiamo perfettamente conto, ma quello che noi vorremmo un attimo porre l'attenzione più di tutti, di chi giustamente dovrà vivere quel risultato finale, è l'aspetto che verte sulla sicurezza.

La sicurezza è riferita sia al pedone piuttosto che al ciclista, piuttosto che al traffico normale perché, purtroppo, - nel tratto di Corso Italia e non solo sulla



COMUNE DI GENOVA

pista ciclabile - notiamo che sulla pista ciclabile transitano anche delle moto, transitano anche dei monopattini; transitano alla destra degli autobus, quindi con tutto quello che è il problema legato ovviamente alla sicurezza di esercizio.

E quindi questo è un altro problema che occorre in qualche maniera riuscire a superare.

Mi rendo conto che non è una cosa facile, ma visto che ci siamo un po' tutti messi, come si dice nei bar, per realizzare questo progetto e condividerlo e renderlo poi veramente attuabile, occorre mettere insieme tutti questi fattori, quindi sulla sicurezza è una cosa che dobbiamo - a parer mio - in qualche modo, in qualche maniera, riuscire a garantire meglio.

Ad esempio, credo che sia corretto l'intervento - anche se magari non è condiviso da tutti - che ci sia una separazione fisicamente netta, tra ciò che è la pista ciclabile e ciò che è il tratto pedonale, perché ovviamente si assiste in tutti i modi, tutti i giorni quando magari c'è un grande flusso in Corso Italia che se, quando poi verrà messo in atto questo progetto, chi camminerà sulla pista ciclabile - ovviamente - sarà portato anche a invadere la corsia pedonale; e soprattutto magari, per chi in bicicletta ancora tanto non ci sa andare, e quindi sbanda un po' a sinistra e un pochettino a destra.

Corretta, invece, l'osservazione quella relativa agli stalli dei parcheggi di Piazzale Kennedy e cioè: è una cosa che è definitiva o è provvisoria?

Anche se è vero che non c'è nulla di più definitivo di ciò che è provvisorio, in Italia; però ovviamente, al di là della battuta di bassa lega, occorre capire effettivamente qual è questo stallo, cioè se è permanente oppure è una cosa che al limite è ancora provvisoria.

E su questo punto, poi, occorre tenere presente che in Corso Italia si organizzano parecchie manifestazioni; non so, faccio riferimento alla festa del Santo Patrono, quando Corso Italia è invasa da tanti banchetti che vendono ogni genere di cose.

Quello che, ovviamente, un attimo per deformazione - diciamo così - militare, è tenere presente quello che saranno poi il servizio pubblico e cioè quello che sarà il servizio bus, perché ovviamente, in tutto questo progetto, occorre tenere presente che va bene il ragionamento della circolare, e ovviamente che il servizio di trasporto pubblico non debba essere ulteriormente penalizzato da questo tipo di intervento. Nel senso, gli accordamenti che ci saranno e tutto il resto - come si diceva prima, e questo lo condivido pure - c'è anche il ragionamento legato al fatto che questo potrebbe portare un appesantimento di quelli che sono i costi aziendali per l'abbassamento della velocità commerciale.

Quindi, in definitiva; in definitiva, come tipo di progetto, diciamo che è senz'altro condiviso nel suo principio.

Ovviamente, per quello che poi riguarda la sua applicazione, occorre trovare ancora parecchie limature, occorre tenere presente tutte le osservazioni fatte, e non solo, per rendere appunto migliore la possibilità - diciamo così - di avere una città un po' più visibile di quello che è adesso.



COMUNE DI GENOVA

Quindi io chiudo il mio intervento, vi ringrazio e auguro un buon lavoro a tutti.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Mi risulta in prenotazione il Sig. Gianni Bazzurro di Balneari di Corso Italia, prego.

SIG. BAZZURRO - Consorzio Balneari Corso Italia

Buongiorno.

Dapprima vi ringrazio, parlo per mandato del Presidente del Consorzio di Corso Italia e ringrazio i Consiglieri Pandolfo e Villa che ci hanno informato di questi due eventi, diciamo; intendo la presentazione il 28, e ieri sera Claudio Villa che ci ha informato di stamattina.

Quindi richiederei di avere la documentazione così da studiarcela, in modo che possiamo fornire delle proposte e dei suggerimenti.

A braccio direi che i balneari usano unicamente per il periodo estivo, la promenade, e per tutti gli altri mesi è - come è giusto che sia - di libera fruizione dei cittadini genovesi.

Volevo osservare unicamente due problematiche: la prima è la raccolta dei rifiuti della differenziata, che è da ben monitorare anche se l'Assessore ha detto che l'AMIU si sforzerà, ma comunque è da monitorare molto bene; seconda cosa è il problema dei parcheggi. Ci sono il problema dei parcheggi, che è di base, e il problema di come la gente verrà, non ai nostri stabilimenti balneari ma alla spiaggia, di tutti e ricordiamocelo.

Queste sono le problematiche, anche perché vediamo le vie di Via Gobbetti che ci sono dei parcheggi che sono utilizzati in altro modo; una zona di Corso Italia; eventualmente i parcheggi prospicienti l'Abbazia, se possono essere trasformati in qualche modo se sono previsti dei parcheggi per biciclette o moto.

Detto questo, la valvola di sfogo di Piazzale Kennedy, in teoria, nel futuro, penso che cambi destinazione perché mi sembra che nel progetto non possa più essere utilizzata eventualmente per parcheggi.

Comunque, riepilogando, allora: la raccolta differenziata e poi il problema di inizio lavori e fine lavori: mi sembra che i lavori finiscano dicembre 2022; nel periodo estivo, come sarà proposta l'accesso a Corso Italia, ribadisco, per i fruitori della spiaggia libera, non per i clienti degli stabilimenti balneari, perché sapete bene che noi siamo concessionari e la spiaggia è fruita da tutti i cittadini per dodici mesi all'anno.

Detto questo, ringrazio molto e attendo i prossimi incontri.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Mi risulta prenotato Andrea Gamba, prego.



COMUNE DI GENOVA

Sig. GARIBALDI - Ass. Massa Critica

Scusate, mi ero prenotato anche io prima, sono Andrea Garibaldi.

ROSSI - Presidente

Allora prima Andrea Garibaldi; poi dopo recuperiamo il suo allora, ci mancherebbe.

Sig. GARIBALDI - Ass. Massa Critica

Grazie, quindi parlo io, sono Andrea Garibaldi.

Ribadisco anche io che serve un rapporto continuativo con l'Ufficio Smart Mobility, che speriamo di avere, anche se talvolta questo rapporto c'è stato, però non è in questo momento continuativo.

Sul progetto e sulla presentazione di Corso Italia, ci premeva far notare che ovviamente bisogna partire da un discorso ampio, se noi vogliamo una città per le auto, per le persone, ovviamente noi proponiamo a gran forza, a gran voce, una città per le persone.

Questa città per le persone, oltre che gli obiettivi di riduzione di emissioni, che secondo l'UE devono essere del 55% entro il 2030, diciamo che risulta fondamentale la riduzione dei morti per incidenti a Genova, e una migliore occupazione degli spazi.

Ovvio che quindi serve per forza diminuire il numero delle auto utilizzate a Genova e, secondo il PUMS, come è già stato ricordato oggi, non c'è l'obiettivo di questo miglioramento rispetto ai dati del 2016, perché sembra che i dati viaggino comunque sempre intorno al 50%.

Invece, per ottenere questi risultati, è essenziale che il numero di auto - in particolare - ma anche di moto, si riducano notevolmente rispetto al 2016, non che restino uguali o addirittura aumentino.

Sul merito del progetto, ovviamente la pista ciclabile strutturata a noi va bene perché, diciamo, la mobilità sostenibile è anche la mobilità attraverso la bici, e quindi la ciclabile strutturata è un'ottima cosa; ci vogliono assolutamente gli stalli bicicletta, perché altrimenti le persone non la utilizzerebbero.

Questa deve far parte di una rete, quindi è essenziale che i progetti non si fermino; sappiamo che c'è in ballo la ciclabile tirrenica, però serve farlo nel più breve tempo possibile e prevedere, comunque, questo faccia parte di una rete, in modo che le persone inizino a utilizzare la bici per gli spostamenti di tutti i giorni, quindi per andare al lavoro, a scuola; è questo che sposta lo split modale.

E poi diciamo, che si potrebbe pensare di utilizzare questo finanziamento, oltre che la pista ciclabile strutturata, come occasione per - appunto - cambiare, iniziare a cambiare questo split modale, quindi utilizzando gli spazi rimanenti non per le automobili, ma per dare spazio riservato al trasporto pubblico, per esempio, e aumentarne la frequenza, e quindi limitare gli spazi accessi ad auto e moto e ad aumentare il verde.



COMUNE DI GENOVA

Questa è una proposta per iniziare a cambiare un po' la mobilità della città e a cambiare lo split modale che, secondo noi, è l'unico modo per arrivare a questi obiettivi di vivibilità, di diminuzione emissioni e di azzeramento degli incidenti.

Quindi concludo; grazie a tutti.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Recuperiamo l'intervento di Andrea Gamba.

Sig. GAMBA - Filt-CGIL

Buongiorno, grazie per l'invito di oggi.

Credo che oggi abbiamo, con la presentazione del piano di riqualificazione di Corso Italia, con l'innesto della pista ciclabile, recuperato un pezzo di metodo che avevamo perso l'anno scorso.

Noi avevamo contestato la pista ciclabile che era stata realizzata un anno fa in Corso Italia, non tanto perché non volevamo la pista ciclabile, ma quanto perché il metodo che era stato adottato, e soprattutto come era stata innestata la pista ciclabile in Corso Italia, creava delle problematiche che avevamo - in qualche modo - esposto come organizzazione sindacale e già Mauro Nolaschi di Faisa-Cisal aveva evidenziato.

Credo con oggi sia stato recuperato, su quel pezzo, sia una, diciamo... un metodo, che spero si continui a utilizzare, quello della massima condivisione con tutti i protagonisti, gli attori delle decisioni che si devono prendere sulla viabilità, e credo che sia stato anche recepito - mi sembra d'aver visto, poi naturalmente io non ho il documento intero, ho visto in condivisione - siano state recepite alcune nostre osservazioni.

In particolare credo che sia positivo il fatto che si sia recuperato a lato monte la doppia corsia di viabilità, e questo sicuramente crea una maggior fluidità del traffico urbano e quindi anche da parte del mezzo pubblico, diciamo, meno problematica; per quanto riguarda invece il lato mare, è positivo sicuramente - ed era stato uno dei punti che avevamo sollecitato - il recupero lato mare della doppia corsia fino all'incrocio con Via Piave; e l'altro punto positivo è quello di aver già creato, diciamo, una divisione fisica tra il piano della strada e la pista ciclabile.

Credo che siano tutti valori positivi che, in qualche modo, mettono più in sicurezza Corso Italia.

Rimangono ancora un paio, secondo me, di problematiche. La prima legata alla viabilità lato mare, con la corsia unica; lì c'è un problema sicuramente di scorrevolezza della fluidità del traffico, soprattutto nel periodo estivo e anche in questione - qualcuno lo accennava prima - su casi specifici, ad esempio autobus fermo alla fermata e ambulanza, mezzi di emergenza che devono transitare.

L'altro problema che evidenzio, e che credo che meriti riflessione almeno per quanto ci riguarda sul trasporto pubblico locale, è la questione delle fermate. Nel documento che è stato visualizzato in condivisione, ho visto che le fermate sono sul piano della strada; un ragionamento avrebbe fatto se fosse possibile



COMUNE DI GENOVA

utilizzare, diciamo, la corsia di servizio come piano di carico e scarico dell'utente, quindi per creare una fermata dell'autobus che potrebbe, da una parte, aumentare la sicurezza dell'attività di carico e scarico, tenendo conto che comunque c'è una pista ciclabile e quindi bisogna capire come va a interferire, potrà interferire la pista ciclabile con l'attività di scarico e carico; e dall'altra parte, in quella fase, in una fase di fermata, non occuperebbe più la corsia. Se noi abbiamo visto che la corsia va dai 3 metri ai 5 metri, lascerebbe libera la corsia e quindi lascerebbe libera la mobilità degli altri mezzi.

Quindi, queste sono un po' le osservazioni che noi facciamo, che io faccio su il piano che è isolato su Corso Italia; non entro nel merito delle altre questioni, cioè sulle altre piste ciclabili che verranno create, son già state create. Credo che ci sia bisogno dello stesso metodo anche per cercare di trovare soluzioni alle problematiche che ci sono, e naturalmente - come qualcuno ha già citato - sull'importanza di dare priorità al trasporto pubblico locale; credo che non sia oggi, diciamo, questo il momento di fare questo tipo di affermazioni che noi facciamo da diverso tempo.

Quindi, l'ultima cosa che mi interessava capire erano i tempi di realizzazione anche di questo tipo di progetto, del progetto di Corso Italia.

Con questo, chiudo il mio intervento.

ROSSI - Presidente

Grazie mille.

Risulta prenotato Cenzualez di Mobi Ge, prego.

La sentiamo un po' lontana.

Sig. CENZUALEZ - Ass. Mobi Ge

Ora mi si sente meglio?

ROSSI - Presidente

Decisamente.

Sig. CENZUALEZ - Ass. Mobi Ge

Perfetto.

Buongiorno a tutti; io riproporrò alcune delle tante cose sentite perché le condivido, mi sembra opportuno sottolinearle.

Noi sappiamo di questo progetto da indiscrezioni giornalistiche uscite, e quindi abbiamo fatto i nostri aggiornamenti basandoci su alcuni frammenti e non sulla unitarietà del progetto e quindi le cose che abbiamo detto, che dirò io, potrebbero non essere completamente calzanti proprio per questo motivo; di questo mi scuso, però facciamo quello che si può: gli strumenti messi a disposizione sono questi e quindi ne prendiamo atto.

Noi siamo, ovviamente, molto contenti che si faccia una pista ciclabile strutturata in Corso Italia; siamo invece molto meno contenti del come la si fa.



COMUNE DI GENOVA

Noi pensiamo che Corso Italia sia una passeggiata che abbia una sua spiccata azione ricreativo-turistica di mobilità della città, una delle passeggiate più belle d'Italia; quello che c'è di troppo in Corso Italia sono le automobili. Noi pensiamo che la quantità abbastanza elevata di soldi concessi potevano essere utilizzati per sviluppare meglio e di più in altre parti della città la ciclabilità, perché ci sembra di percepire che lo sforzo sia stato quello di rendere compatibile la pista ciclabile con lo status quo della presenza delle automobili.

In effetti, la maggior parte dei soldi sarà destinata a smontare la striscia dove ora sono gli stalli di sosta, le fioriere e le panchine, invertendo il posto con la corsia ciclabile d'emergenza che ora è presente, fondamentalmente per mantenere gli stalli di sosta.

Noi pensiamo che si possa fare un progetto pista ciclabile strutturata decisamente a un costo inferiore, non prevedendo la sosta delle automobili nella carreggiata lato mare.

Di questo punto è già stato detto da molti, lo ribadisco per tutta una serie di considerazioni già fatte, per valorizzare la qualità ambientale della zona, dell'area, della sua vocazione turistico-ricreativa e quindi rendere ancora più visibile e attrattiva l'area; ampliare gli spazi della fruizione legati alla mobilità dolce, al trasporto pubblico.

Quindi, faremo avere più avanti una nostra proposta specifica con tre alternative di progetto diverse rispetto a quelle che ci sono state presentate oggi, per ridurre lo spazio a disposizione dell'automobile e degli scooter e aumentare quello del trasporto pubblico, della mobilità ciclabile - ovviamente - e della mobilità pedonale.

Si può fare... diciamo che questo progetto si porta dietro, a noi sembra dai rendering, un grosso problema che è quello che, se è vero come ha detto l'amico Romolo Solari della Fiab che la pista ciclabile non toglie spazio ai pedoni, quello che toglie spazio ai pedoni è la ricollocazione delle panchine e delle fioriere, che verranno - come abbiamo visto nei rendering - collocate sopra il marciapiede, all'interno del marciapiede.

Quindi si restringe il marciapiede e lo spazio a disposizione dei pedoni che si muovono; son pedoni perché si muovono.

Ho visto una foto del rendering abbastanza preoccupante, all'altezza di Punta Vagno, che mi è venuto in mente di ribattezzare "budello pedonale" perché quello è uno dei punti più stretti già oggi, sarà ancora più stretto domani. Non mi sembra una cosa da sottovalutare; è già stato detto da qualcuno: essendo uno spazio pedonale di fruibilità del pedone nel suo complesso, bisognerebbe partire da questa esigenza e non relegare la questione panchine e arredo urbano a una fase, diciamo così, di dettaglio e secondaria, quando invece - secondo noi - doveva essere il punto di partenza insieme a quello del favorire chi vuole utilizzare il trasporto pubblico per andare in questa zona ricreativa turistica.

Quindi dare molto spazio al trasporto pubblico.



COMUNE DI GENOVA

Noi crediamo, e speriamo, che ci sia la possibilità di intervenire; i tempi che ci ha detto l'Assessore all'inizio del suo intervento ci sembrano congrui per riuscire a intervenire.

I soldi vanno spesi entro la fine del 2022, quindi fra un anno e mezzo, e il progetto definitivo non c'è ancora, quindi non è stato ancora portato al Ministero per la validazione, per il finanziamento; noi pensiamo che bisogna - come è già stato detto da qualcuno più volte - capire, da un punto di vista politico (siamo un'assise politica) l'idea di città che guida l'uso dei soldi pubblici rispetto ai cambiamenti urbanistici che si vogliono fare.

Quindi valorizziamo, vogliamo una città a misura di persona o di automobile?

Ecco, noi pensiamo che la mobilità sostenibile sia uno strumento per fare una città a misura di cittadino e quindi bisogna diminuire la quantità di mobilità insostenibile, che è quella fatta dalle automobili e dagli scooter, e aumentare la mobilità sostenibile che è fatta dal trasporto pubblico e dalla mobilità dolce in generale.

Quindi queste dovrebbero essere le linee guida che dovrebbero guidare un progetto di utilizzo di così tanti soldi pubblici; è un'occasione che ha la città per intervenire.

Noi pensiamo che si possa fare qualche sforzo per allontanare un po' le automobili da questa zona pregiata della città; è evidente che bisogna riconsiderare, in allegato a questo, in corollario per meglio dire, una ridefinizione dei flussi viari, perché in qualche modo Corso Italia è utilizzato anche per i flussi di attraversamento perché deve andare oltre Boccadasse e quindi bisognerà prevedere come gestire questo.

Non è compito di questa Commissione, né si sta parlando fare in prima istanza delle proposte, però non possiamo, chiaramente, vedere - ed è stato anche detto da qualcuno durante questa Commissione - che c'è la possibilità di pensare in modo diverso le arterie che attraversano e che collegano il centro con la zona del Levante della città, rivedere la geometria degli incroci, Via Rimassa, capire come gestire meglio i flussi che vanno sulle altre arterie più a monte.

Ovviamente questa è una scelta: se si vuole, da una parte valorizzare dal punto di vista della fruibilità turistico-ricreativa Corso Italia, bisogna farlo fino in fondo, non si può rimanere a metà del guado e quindi un po' di spazio a tutti; bisogna decidere politicamente - questa è la cosa che lascio come... diciamo così, indicazione di possibile lavoro ai Consiglieri - decidere se vogliamo veramente diminuire la presenza dell'automobile nelle nostre città... Si è parlato prima del PUMS; il PUMS del 2010-2011 prevedeva che si potessero fare degli interventi a favore del trasporto pubblico e della mobilità privata, son stati fatti solo quelli a favore della mobilità privata e noi abbiamo perso diversi punti percentuali a favore delle automobili e degli scooter.

Quindi adesso bisogna recuperare; cioè, siamo andati in direzione contraria rispetto a quello che dovevamo fare.



COMUNE DI GENOVA

Noi pensiamo che prima o poi anche questa città dovrà guardare in avanti verso il futuro e non guardarsi indietro alle cose del passato, quindi innovare e cambiare e migliorare perché noi tutti vorremmo una città sempre più bella, sempre più attrattiva, sempre più vivibile, sempre più attiva... ecco, se noi continuiamo a guardare al passato e al mantenimento dello status quo, commettiamo un grosso errore che dovranno scontare le generazioni successive.

Noi pensiamo che la politica abbia questo ruolo di indirizzare il futuro verso un miglioramento complessivo della situazione.

Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie a lei.

Mi volevo confrontare un attimino con i Consiglieri per capire le modalità, perché stiamo a mezzogiorno e sette e vogliamo far rispondere l'Assessore ai tecnici, alle richieste degli auditi - visto che era l'ultimo audito - e poi dare spazio ai primi interventi dei Consiglieri; vedremo già la disponibilità dell'Assessore anche ad aggiornare in tempi brevi questa specifica tematica, oppure volete intervenire come Consiglieri e tenendo presente, appunto, che poi abbiamo anche un'altra Commissione alle due e mezza.

Assessore Campora.

Professor Musso, voleva intervenire?

Non la sentiamo; non la sentiamo ancora.

Prof. MUSSO - Responsabile Ufficio Smart Mobility Comune di Genova

Io vi sento, sì. Per l'intervento mi rimetto a quello che decidete voi

ROSSI - Presidente

Allora Assessore Campora, prego.

CAMPORA - Assessore

Io direi, dico due cose e poi lascerei la parola al professor Musso, soprattutto perché spesso è stato citato nel corso dei diversi interventi, il tema del PUMS qual'è la vision della nostra città, la visione della nostra città descritta all'interno del PUMS, il cui estensore è il professor Musso, peraltro, sta lavorando anche per - diciamo - un upgrade e tenuto conto che tutti questi programmi, tutti questi documenti programmatici, hanno necessità - comunque - di essere aggiornati, anche sulla base dei molti progetti che abbiamo in città che riguardano il trasporto pubblico locale, che riguardano anche i progetti che sono stati presentati all'ultima call del MIT del gennaio del 2021... e quindi su questo poi lascerei, se il Presidente è d'accordo, spazio al professor Musso.

ROSSI - Presidente

Assolutamente.



COMUNE DI GENOVA

CAMPORA - Assessore

Intanto ringrazio tutti per gli interventi, perché sono stati interventi utili; ci sarà l'opportunità di fare sicuramente un'altra Commissione.

Non sarò in grado, lo dico Presidente in questo momento, di darle la data perché devo poi - oggi pomeriggio - verificare e incastrare e togliere altri, diciamo, altre attività istituzionali che erano già state programmate, ma sicuramente, magari nel pomeriggio, ci sentiamo; però purtroppo non sono in grado, in seduta stante, darle una data e mi scuso col Consigliere Villa, pur comprendendo la sua richiesta.

Naturalmente verrà riaggiornata, perché oltre a sentire gli auditi è altrettanto importante sentire i Consiglieri Comunali, i Commissari e gli Esperti che sono presenti all'interno della Commissione.

Io ho ricevuto molti spunti interessanti.

La cosa che sto a sottolineare è che oggi non c'è un progetto definitivo; noi vi abbiamo voluto coinvolgere prima che ci fosse un progetto definitivo, perché nel momento in cui un progetto è definitivo vado in Conferenza dei Servizi e poi faccio tutte le procedure del caso.

Per cui questa è una proposta di progetto, un'idea di progetto che abbiamo voluto proprio, appositamente, condividere con voi in una fase veramente iniziale; questo perché se noi vogliamo poi apportare delle modifiche in sede di progetto definitivo, sono proprio questi giorni, queste due settimane, che ci permettono di ricevere delle osservazioni da parte da parte vostra.

Qualcuno ha detto: "Chiaramente il progetto è frutto anche di compromessi", sottolineando che io, quando parlo di compromessi... spesso ha una valenza negativa questa parola, ma in realtà ha una valenza assolutamente, per me, positiva; nel senso che occorre, quando si fa un progetto, occorre tenere conto delle istanze di tutti e questo progetto, naturalmente, deve essere all'interno di un progetto molto più ampio e anche al PUMS, su cui interviene poi Enrico Musso, ma occorre tenere conto di tutto quello che c'è intorno a Corso Italia.

Dobbiamo tenere conto delle molte imprese che lavorano in Corso Italia, delle attività che hanno; dobbiamo tener conto dei pedoni. Sottolineo che lo spazio per i pedoni è il medesimo; sottolineo anche che già attualmente, se uno va in Corso Italia, noterà che le sedute sono già sulla passeggiata: cioè, le sedute invadono già un pezzetto di passeggiata, si può vedere dalle foto, basta... poi è una via che conosciamo tutti, poi molti particolari magari sfuggono; infatti noi abbiamo fatto diversi sopralluoghi - pur conoscendo tutti Corso Italia - e facendo questi sopralluoghi magari ci sono dei particolari che uno non nota, anche perché quando si va molto spesso in un luogo poi alcuni particolari non si osservano, e il fatto anche di aver fatto anche un sopralluogo - peraltro anche alla presenza dei Rappresentanti del Presidente del Municipio - e facendo anche un sopralluogo con l'architetto, ci sono stati dei particolari che comunque, normalmente, non vengono osservati.



COMUNE DI GENOVA

Allora, noi vogliamo una pista che non sia una pista solo per il divertimento e solo ludica; noi vogliamo una pista che sia all'interno di una rete.

Infatti, questa è la rete che, peraltro, nel 2020 ha fatto sì che la nostra città fosse una delle prime città Italiane che - almeno nel 2020, non in assoluto ovviamente - ha fatto questa mini rivoluzione sulle piste ciclabili, anche prendendo anche una serie di critiche e polemiche, lo sapete tutti, ma abbiamo ritenuto di prendere questa strada, che non è certamente una strada facile ma una strada in cui che crediamo, sapendo che dobbiamo tenere conto di tutta una serie di vincoli che ha la nostra città.

Ci sono strade dove, ovviamente, era impensabile fare delle ciclabili; ci sono strade dove sono state fatte le bike-lane, che comunque rappresentano un'opportunità in più che dà sicurezza a chi va in bici, e dà sicurezza anche a chi utilizza la strada con l'auto, perché saprà che il ciclista - o il monopattinista - sarà posizionato sulla destra. E quindi questa è la funzione; devo dire che sempre più cittadini hanno compreso anche il significato delle bike-lane.

È evidente che l'obiettivo finale, laddove possibile, sono le ciclabili strutturate perché sono proprie divise dal flusso; però è anche vero che dobbiamo tutti, quando progettiamo qualcosa, dobbiamo cercare anche di fare in modo che le persone rispettino le regole, perché non posso progettare qualcosa pensando a quelli che non rispetteranno le regole.

Io devo pensare a fare un progetto che rispetti il Codice della strada; dopodiché, così come accade in altri settori - penso al settore dei rifiuti dove ci sono ancora molti comportamenti disdicevoli da parte dei cittadini - io devo naturalmente colpire chi sbaglia e devo far sì che ci sia una crescita.

Genova non è una città dove si sono sempre utilizzate frequentemente le bici; oggi, paradossalmente, vediamo che delle linee di percorrenza sono più frequentate: penso alla linea che da Cornigliano va al centro, la vedo molto frequentata; io ho l'Ufficio al Matitone.

Adesso sono al Matitone e vedo che sempre più persone arrivano da Sampierdarena e da Cornigliano e arrivano in centro direttamente con la bici, essendo comunque quel tratto - per una buona parte - anche in sede strutturale.

Quindi, noi su Corso Italia... io mi sono appuntato tutte le prime proposte, le prime osservazioni che sono state fatte da tutti voi.

Corso Italia deve essere una rete, stiamo andando avanti con le Università; qualcuno parlava del collegamento con gli ospedali, con l'Università, e su questo sta lavorando l'Università con noi, proprio per cercare di fare in modo che da Corso Italia ci siano le linee che portino nel Levante. Lo faremo anche nel centro: portino a Ingegneria, a Valletta Puggia e di lì verso San Martino. Quindi c'è un lavoro anche in questo senso.

È evidente che in questo anno abbiamo fatto tante cose, anche un po' velocemente, qualche volta anche sbagliando, però c'è stato, come dire, il coraggio degli Uffici anche, di fare certe scelte facendo capire qual è la strada che vogliamo perseguire.



COMUNE DI GENOVA

Esistono altri luoghi in città dove abbiamo dei progetti in corso; attualmente la rete, sostanzialmente, ha come centro di snodo Piazza De Ferrari e da Piazza De Ferrari vado nel Ponente, andrò anche in Val Polcevera e ci saranno dei passaggi - proprio questo mese - anche col Municipio del centro ovest. Abbiamo già fatto i passaggi col Municipio della Val Polcevera per far sì che da Sampierdarena si possa salire sul Val Polcevera, così come siamo arrivati a Staglieno e si dovrà poi unire il lotto 1 a quella che è la ciclabile che va a Staglieno.

Bisogna tener conto, dicevo, di tutta una serie di equilibri. Degli interventi che ci sono stati c'è chi vorrebbe due corsie carrabili a mare, ho sentito; c'è chi invece non ne vorrebbe nessuna, e noi cerchiamo di trovare la soluzione migliore che dia maggiore visibilità a Corso Italia. Sono d'accordo che dobbiamo intervenire sulla passeggiata e cercheremo di farlo anche intervenendo sulla parte delle piastrelle che sono...; c'è tutto il discorso del verde, il rappresentante di Italia Nostra parlava del verde: questa è una scelta che andrà fatta, ci saranno i progettisti e si sceglierà il verde adatto; naturalmente non lo sceglierò io, lo sceglieranno i tecnici e se ci sono dei suggerimenti, ma questo, diciamo, fa parte proprio del progetto. Nel progetto c'è tutta una parte che riguarda, poi, le essenze che vengono utilizzate; all'interno del Comune abbiamo anche l'Ufficio del verde, abbiamo anche molte persone che si occupano di questi temi, però se ci fossero anche delle proposte sulle essenze, lo dico, fatele pervenire, perché possono essere utili e una proposta in più - alcune volte - può aprire degli scenari che non sono stati considerati.

Questo sistema della viabilità di Corso Italia è sicuramente andato in crisi in alcuni momenti, però noi abbiamo cercato, soprattutto negli ultimi giorni, o cerco di... alcune volte, transitare appositamente nelle vie che sono più trafficate, ma non per aggiungere traffico, ma anche per rendermi conto, con cronometro alla mano, quanto impiego di tempo.

Mah, io devo dire che su Corso Italia al mattino, adesso, quasi sempre sono presenti due agenti della Polizia Municipale che fanno circolare le auto e si fermano all'interno dell'aiuola per evitare che ci siano questi flussi contrapposti, e questo è stato comunque utile in alcuni momenti; poi il grosso dalle 7:45 alle 8:30 si crea questa situazione di tappo, con la presenza della Polizia locale non è un lavoro facile fermare tutti i flussi, la situazione sta leggermente migliorando.

Su questo incrocio poi avremo il Waterfront, e qua ci sono diverse proposte che sono allo studio da parte dei progettisti del Waterfront e della mobilità, proprio perché oggi c'è una rotatoria; c'erano anche proposte diverse, ci sono tre o quattro scenari che sono in corso di approfondimento su come gestire questo incrocio particolarmente importante.

Questa ciclabile si inserisce nella rete che poi entrerà nel Waterfront e che poi dovrà raggiungere il Porto Antico, quindi a tutti gli effetti farà parte di una rete.

Parcheggi; segnalo che ci sono dei parcheggi dietro Corso Italia che sono quasi inutilizzati. Lo dico perché, ad esempio, c'era un parcheggio pubblico che



COMUNE DI GENOVA

attualmente - lo segnalo - però sotto le Piscine Di Albaro, ad esempio, c'è un parcheggio molto grande con 100 posti, che è stato aperto per un certo periodo ma avevano poco afflusso; questa è una questione su cui dobbiamo ragionare perché ho avuto recentemente di nuovo modo di fare una visita alle Piscine e ho chiesto i numeri e, ad esempio, il parcheggio sotto le Piscine - forse perché non è ben segnalato e ragioneremo anche con chi lo gestisce su questo - ma il paradosso era che al sabato e alla domenica era sostanzialmente semivuoto.

Quindi, ci sono ancora dei polmoni per quanto riguarda i parcheggi, e per quanto naturalmente in Corso Italia non ci si debba andare in macchina - io non ci vado in macchina -, e dobbiamo agevolare in ogni modo le bici e la pedonalità e la vivibilità, la mobilità è una bestia strana e anche chi guida le auto è una bestia strana, per cui molte volte ci sono dei flussi che non vengono considerati, delle opportunità, ma ci sono anche - ad esempio - questo parcheggio che so che ha dei numeri molto bassi.

La regola principale è quella della - che han detto tutti - la convivenza: i pedoni devono convivere con le bici, le bici devono convivere con i pedoni e con le auto, e quindi la regola principale per vivere in una città, non solo per chi va in macchina - e che non tutti capiscono - è la questione del rispetto reciproco.

Basterebbe questo per far sì che si eliminassero tutta una serie di conflitti, anche sulla mobilità.

Io credo però che siamo sulla strada giusta, devo dire, perché anche noi abbiamo cercato di migliorare tutti i percorsi di condivisione delle ciclabili con i rappresentanti delle AMT, con Aster, abbiamo creato due, tre mesi fa - dico un po' di esperienze - una matrice, anche per segnare la ciclabile, dove all'interno di questa matrice di procedura abbiamo istituzionalmente la AMT, con una persona che poi si fa tramite anche con le rappresentanze sindacali, abbiamo ben delineato cosa deve fare la Polizia locale, ben delineato cosa deve fare Aster, i Municipi, e quindi siamo arrivati a identificare una procedura che può sembrare semplice magari, a chi ci ascolta, ma è stato frutto comunque di un lavoro continuo, perché anche noi, anche gli Uffici, non erano pronti ad affrontare anche il tema delle ciclabili.

L'Ufficio Smart Mobility col dottor Zanin serve a questo; il dottor Zanin è vicino a me e convocherà una riunione, occorrerà dare continuità ma anche, visto che le Associazioni sono tante, dovrete ragionare anche voi se magari avere una serie di rappresentanti o far queste riunioni plenarie ogni tre mesi, queste sono regole che vi vedete direttamente col dottor Zanin e con il professor Russo che seguono, diciamo, questi temi, ovviamente coordinati dall'Assessorato.

Io lascerei la parola al professore Musso perché non vorrei rubare tempo, visto che poi la Commissione si interrompe, a cui chiederei: ha assistito alla relazione ma vorrei che facesse comprendere come questa iniziativa ed altre non sono iniziative fatte "Un giorno ci alziamo e facciamo queste iniziative", no; fanno parte di un progetto che è il progetto di città.



COMUNE DI GENOVA

ROSSI - Presidente

Prego professor Musso.

Prof. MUSSO - Responsabile Ufficio Smart Mobility Comune di Genova

Grazie ma è tardi e sarete tutti stanchi e cerco di non abusare della vostra pazienza, però sicuramente gli stimoli che avete dato sono moltissimi e cerco anch'io di dare qualche risposta, di fare qualche considerazione a corredo, a complemento di quelle che ha fatto adesso l'Assessore Campora.

Allora, intanto correttamente Campora diceva: "Questa iniziativa non è che sia un'iniziativa che nasce in modo estemporaneo" e nemmeno che nasce semplicemente per acchiappare al volo una disponibilità di finanziamenti governativi che peraltro, come sapete, lo ribadisco, è estremamente mirata, estremamente finalizzata, quindi tutte le osservazioni del tipo "Ah ma si potevano prendere questi tre milioni a fare un'altra cosa" sono, diciamo, non appropriate, non pertinenti; ma comunque la finalità di questa iniziativa non è quella di prendere al volo qualche finanziamento romano, ma si iscrive pienamente in quello che è stato indicato nel PUMS che abbiamo avviato nel 2017.

Per quanto ci riguarda, come team universitario abbiamo consegnato nel 2018, poi ha seguito il suo percorso approvativo ed è comunque approvato già dal 2019.

Il PUMS l'idea di città la dà; può naturalmente non essere condivisa.

Quando io dico "idea di città", diciamo... vorrei anche un po' sottolineare che l'idea di città nasce sempre anche molto dalla città, perché molti usano questo termine per - come dire - semplificare o sintetizzare il fatto che vogliono partire un po' a priori, senza considerare la città che hanno davanti e le esigenze di questa città, per affermare la loro assolutamente legittima intenzione verso una primazia di un tipo di veicolo rispetto a un altro eccetera.

Noi ci siamo attenuti, nello sviluppo del PUMS, in modo direi ferreo alle direttive europee e nazionali; abbiamo creato un sistema piuttosto articolato e molti di voi avranno avuto occasione di vedere almeno una versione sintetica del PUMS - tutte le versioni sono naturalmente online a disposizione di tutti - e avrà notato che il sistema e la visione complessiva molto articolata è molto basata sul trasporto pubblico.

Lo dico a chi è intervenuto anche nel dibattito odierno suggerendo che non si fa abbastanza per il trasporto pubblico; be', oggi si parla di una pista ciclabile, però per il trasporto pubblico si fa, e a questo riguardo ricordo e sottolineo l'enorme progettualità del PUMS sul trasporto pubblico che ha consentito, poi, le iniziative successive dell'Amministrazione che ha ottenuto un enorme finanziamento pubblico per la risistemazione e ristrutturazione di tutto il trasporto pubblico genovese con un finanziamento che è il più grande che Genova abbia mai avuto per questi, e credo anche per altri motivi, che rasenta i 500 milioni.

Poi l'altro grande tema è la complementarità, diciamo, fra trasporto privato e trasporto pubblico, in modo da far cessare - come dire - quella rivalità e



COMUNE DI GENOVA

concorrenza che è stata fino ad oggi spesso nociva; è un altro grande tema proprio quello della mobilità dolce, non solo ciclabile, perché lo è anche la mobilità pedonale, ma tuttavia anche una mobilità ciclabile con - per la prima volta - non delle iniziative estemporanee o episodiche, come poteva essere quel tratto isolato di Via XX Settembre che avevamo da molti anni, peraltro in un senso solo, ma effettivamente una piccola rete di percorsi, di itinerari ciclabili, che poi è stata favorita - se mi passate il termine, purtroppo un po' infelice - è stata favorita dalla vicenda pandemica perché il Governo ha individuato incentivi a nuove e maggiori percorsi ciclabili una delle strade, delle risposte possibili alle esigenze che si stavano venendo a creare circa il minor uso del trasporto pubblico e così via.

Quindi diciamo che la vicenda delle ciclabili, rispetto al PUMS, è pienamente coerente, e proprio quella di Corso Italia di cui parliamo oggi è un pezzo di una delle linee ciclabili che voi trovate anche cartografate sul PUMS, che va proprio da Boccadasse fino alla Fiumara.

Peraltro, gli altri pezzi sono stati, nel frattempo, anche fatti nella formula dei percorsi di emergenza come richiama i decreti, i DPCM del 2020, e quindi piano piano il disegno della rete ciclabile genovese ha preso corpo.

Come diceva l'Assessore Campora, ora stiamo avviando l'aggiornamento, che deve essere biennale, del PUMS, e quindi stiamo avviando questo aggiornamento per il 2021, il quale - tra l'altro - aggiornamento si occuperà anche di alcune cose che il PUMS primo già considerava, ma che poi successivamente non sono state - per adesso - ancora sufficientemente attuate; in particolare sui temi della circolazione, anche privata, che molto hanno a che fare con problemi che sono stati sottolineati dal dibattito odierno a proposito del nodo, indubbiamente critico diciamo, della foce bassa di Corso Marconi e delle strade limitrofe, che è suscettibile - sono d'accordo con chi lo ha detto - di una migliore, di una più attenta regolazione dei flussi, in modo da evitare dei flussi inutili e delle congestioni inutili.

Peraltro, in origine veniamo dalle due corsie della sopraelevata che poi si allargano, in questo momento, nelle quattro corsie di Corso Marconi, quindi in realtà ci sono dei gradi di libertà per riuscire a organizzare meglio questa cosa.

Diciamo che complessivamente per quanto riguarda le osservazioni che sono state fatte sul progetto che è oggi all'ordine del giorno, mi sembra che ci siano state, fondamentalmente, due gruppi - diciamo - di critiche; ci sono state anche delle osservazioni positive di cui ringraziamo, ma sulle critiche vorrei dire che ci sono stati soprattutto due gruppi: quelli che hanno detto, sostanzialmente, che ci voleva maggiore attenzione per le biciclette e di conseguenza minore per il verde, e quelli che hanno detto l'opposto.

Il che, tutto sommato, mi fa pensare che, diciamo, sia abbastanza un buon segno se appunto si parte - come ho cercato di fare - da un'idea di città che sia una città di tutti o una città per tutti, in particolare negli spazi pubblici e in particolare per le strade.



COMUNE DI GENOVA

Il che naturalmente non significa che non si debba cercare di regolare il meglio possibile questa convivenza, ma non partendo dall'idea che qualcuno abbia ragione e qualcun altro necessariamente abbia torto.

Ho preso nota di alcune osservazioni puntuali che sono molto interessanti; ce n'è una, per esempio, che ha diversi padri: Giacomo D'Alessandro, Bianca Vergati, Tomaso Martino e altri eccetera. Era sul tema della opportunità di una separazione fisica della ciclabile, che è affiancata al marciapiede ed è anche complanare; io penso che effettivamente un piccolo cordolo ci potrebbe anche stare e potrebbe essere bene che ci stia, perché un piccolo cordolo è assolutamente sufficiente per - come dire - dissuadere le bici, a meno che non siano fortemente intenzionate ad andare a investire qualche pedone che passeggia sulla passeggiata, ed è anche più che sufficiente come promemoria per i pedoni della regola che esiste, che i pedoni stanno sulla passeggiata e le biciclette stanno sulla ciclabile.

Ecco, poi però bisogna anche accettare l'idea che le regole si rispettano; cioè, se si parte dal presupposto che poi tutti faranno quello che vogliono, anche se ci mettiamo un piccolo cordolo e quindi che bisogna mettere una barriera di due metri col filo spinato e l'elettrificata, allora evidentemente qui ci arrendiamo.

Ecco, io non credo che si debba fare così; io credo che si debba partire dal presupposto che forse può essere utile ricordare qualche regola. Se, diciamo, il progetto che si presenta lascia correre il rischio che queste regole si dimentichino, allora è opportuno ricordarle e da questo punto di vista colgo il suggerimento - e credo che sia positivo - nel senso, per esempio, di mettere un cordolo fra le due parti.

Ci sono stati diversi interventi molto articolati che ho anche apprezzato; in realtà rispondere puntualmente a tutti è complesso.

È molto interessante l'intervento della signora Vergati; sull'architetto progettista io non mi pronuncio, era l'esito di una procedura a evidenza pubblica. Aveva partecipato lui, altri... poi è vero che lui ha fatto ciclabili soprattutto in Lombardia e in Emilia; va detto che è soprattutto in Lombardia e in Emilia che in Italia si sono fatte delle ciclabili, e quindi - forse - viene anche un pochino da quello, diciamo. Non è che altrove... in Sicilia ho visto delle ciclabili, diciamo, il cui progettista preferirei non chiamare a Genova nemmeno all'esito di un procedimento di gara, e se volete posso commentare questa affermazione con ricca documentazione fotografica, però insomma, comunque... diciamo, l'idea che se uno fa piste ciclabili in luoghi brutti, o comunque non belli come Corso Italia, non sia un progettista adeguato, questa forse è l'unica cosa che non mi piace tantissimo.

Però devo dire che, per esempio, il tema dell'attenzione alle aiuole centrali: io credo che noi siamo stati molto attenti al progettista ... è stato molto attento, su input dell'Amministrazione, alle aiuole centrali, e l'unica cosa - lo riferivo all'inizio - nel tratto Marconi-Piave la leggera rimodulazione, ma parliamo di qualche decina di centimetri, forse venti centimetri, non vorrei sbagliare - lo sa meglio il dottor Zanin -, dell'aiuola centrale è quella che consente



COMUNE DI GENOVA

di mantenere tutto, cioè: il marciapiede senza restringimenti, la ciclabile doppia bidirezionale e soprattutto la doppia corsia veicolare che arriva fino in Via Piave.

Naturalmente qui ci sarà qualcuno che dice "No ma le automobili in Corso Italia non dovrebbero neanche entrarci", ci sarà qualcuno che legittimamente dice "Ma toccare l'equilibrio dell'aiuola centrale magari è nocivo per le radici delle piante che ci sono", eccetera.

Diciamo è tutto vero, ecco; io credo che a un certo momento si debbano fare delle valutazioni, che sono peraltro politiche e non tecniche, nel senso che se a livello politico si dice "Le auto non devono entrare in Corso Italia" oppure, invece, "Le auto devono tornare come prima e sono le bici che non devono andarci perché Genova non è una città delle biciclette" e altre cose che si sono sentite mille volte, è tutto legittimo.

Quella che proponiamo qui è una ipotesi di progetto tecnico che cerca di contemperare le varie esigenze; se poi a livello politico si decida che alcune esigenze devono prevalere su altri, allora l'input sarà diverso, naturalmente anche il progetto che uscirà sarà diverso.

Io, sul piano tecnico, difendo il fatto che questo è un progetto che è attento il più possibile alle esigenze di tutti; e una cosa che approvo molto di quell'intervento è il discorso del valore di quelle sedute, di quei vasconi che ci sono attualmente, che infatti vengono recuperati, vengono ripuliti - come appunto è auspicato - e vengono portati su quella che è la nuova striscia di vasconi, sedute e parcheggi, eccetera, che viene spostata di circa 3 metri.

Le sedute vengono invece portate sulla passeggiata perché, evidentemente, devono essere al servizio dei pedoni, insomma, quindi non potrebbero stare al di là della pista ciclabile, e quindi avete visto delle ipotesi - che sono quelle del rendering - che sono peraltro assolutamente migliorabili e quindi sono soggette a tutte le proposte di miglioramento.

Approvo la proposta del signor Martino che parlava, appunto, dell'organizzare meglio l'uscita dal parcheggio di Piazzale Kennedy in modo da non intasare più del necessario il tratto di strada prospiciente.

Per quanto riguarda il signor Fontana, l'ipotesi di un noleggio bici da Piazzale Kennedy da utilizzarsi, poi, verso Boccadasse eccetera, è un'ottima idea; credo, la mia personale opinione, che non sia il Comune che deve farsi promotore di queste iniziative, dovrebbero essere i privati imprenditori che lo fanno e il Comune certamente dovrebbe favorirle, ecco.

Il signor Brignone di Italia Nostra sottolinea l'importanza di verde e panchine, però infatti ci sono nel progetto; sottolinea l'importanza di potenziare il servizio pubblico, con lui anche i diversi rappresentanti delle organizzazioni sindacali dell'AMT che hanno preso la parola., a tutti vorrei ricordare, a Brignone e a tutti loro, che il PUMS fa molto in questo senso, e molti progetti e molti denari si impiegano per il trasporto pubblico negli anni a venire... la riunione di oggi era per parlare della pista ciclabile e forse questo aspetto è rimasto un pochino in ombra, ecco.



COMUNE DI GENOVA

Dove invece la posizione è quella di chi, legittimamente, vorrebbe in pratica che l'auto privata non arrivasse in Corso Italia, come dicevo prima questi sono giudizi di valore e quindi sono giudizi politici. Non sta a me giudicare ... sembra quasi, il signor Brignone, un po' disturbato dalla frase "senza danneggiare gli altri utenti della strada", quindi vorrebbe dire che gli farebbe più piacere che venissero danneggiati gli altri utenti della strada, che è quello - appunto - che il progetto cerca di non fare.

In questo senso Romolo Solari Fiab, che parla di un compromesso fra le diverse esigenze, dice qualche cosa di vero, di realistico: è vero che è un compromesso e, per citare quello che diceva l'Assessore Campora poco fa, non ritengo che un compromesso sia necessariamente un compromesso al ribasso, sia necessariamente una cosa negativa.

Abbiamo cercato di contemperare le esigenze di tutti; lo dico anche, per esempio, al signor Bazzurro, il quale è preoccupato - giustamente - di raccolta differenziata e parcheggi. Diciamo... il progetto non toglie quasi parcheggi; e di questo, appunto, qualcun altro si dispiace, invece il signor Bazzurro dovrebbe compiacersi del fatto che non si tolgono quasi... adesso non ricordo esattamente, nel tratto iniziale tra Marconi e Via Piave qualche parcheggio salta, appoggiato però dal fatto che esiste il retrostante parcheggio di Piazzale Kennedy che fornisce il polmone necessario, come è stato chiamato.

Quindi diciamo che complessivamente, con molti sforzi, con molta difficoltà, però il progetto che viene presentato, che è una bozza, che è suscettibile di mille proposte migliorative - alcune delle quali si sono sentite qui oggi - è un progetto che tenta di mantenere e di contemperare le esigenze e gli interessi di tutti: i residenti, gli operatori, gli operatori balneari, quelli che usano e che devono usare per loro motivi l'automobile, quelli che devono e vogliono usare la bicicletta e quelli che vogliono passeggiare a piedi sulla passeggiata di Corso Italia - che è una delle più belle d'Italia - senza avere restringimenti.

Qualcuno lo ha dimenticato, ma non molto tempo fa si ipotizzava di fare la ciclabile in Corso Italia direttamente rubando tutti i tre metri al marciapiede, che ne fa poco più di sei, quindi sostanzialmente dimezzandolo, ecco.

Quindi vedete che, rispetto a questo, credo che la proposta sia largamente migliorativa, così come è migliorativa del traffico veicolare per come si trova adesso, perché restituisce la corsia, la carreggiata nord, all'uso preesistente e razionalizza al meglio possibile la carreggiata sud, soprattutto nel tratto fino a Via Piave.

Un'ultima osservazione, ultimissima osservazione: qualcuno diceva perché non abbiamo fatto questa stessa operazione sul lato nord; ebbene, perché andava, evidentemente, a toccare tutte le intersezioni con una trentina fra strade laterali, passi carrabili, forse anche di più, e quindi questo - chiaramente - era sicuramente meno fattibile, a parte il fatto che comunque se vogliamo dare anche una valenza in parte turistica, e non sportiva, a chi vuole utilizzare questa ciclabile, forse mettergliela lontana dal mare sarebbe una gratuita cattiveria. Ma comunque prevale - naturalmente - il discorso delle intersezioni e della fattibilità pratica.



COMUNE DI GENOVA

Mi spiace di non dare risposta puntuale a tutti, ma come detto ho già finito per parlare moltissimo anche così: se avessi ripreso uno per uno tutti i punti che ho diligentemente appuntato, vi farei saltare pranzo.

Quindi mi taccio e vi ringrazio di avermi ascoltato fino adesso.
Grazie.

ROSSI - Presidente

Grazie professor Musso.

Quindi, mi faccio portavoce della richiesta di Tomaso Martino: oggi mi sentirò con l'Assessore Campora per darvi la data dell'aggiornamento; partiremo dagli interventi - nell'aggiornamento - dei Consiglieri Comunali.

Vi ringrazio; sospendo la Commissione.

Sig. MARTINO - Rete Genova Sostenibile

Chiedo scusa; io chiedevo l'appuntamento per la prossima Commissione.

ROSSI - Presidente

Assolutamente. Come ho già detto a inizio Commissione, in questa settimana daremo anche la data dell'aggiornamento.

E S I T O:

Presentazione progetto pista ciclabile Corso Italia. Sono previste audizioni	RINVIO ALTRA SEDUTA
---	---------------------

Alle ore 12.44 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

IL PRESIDENTE
(Davide Rossi)

(documento firmato digitalmente)