



COMUNE DI GENOVA

28

**ESTRATTO** dalle deliberazioni prese dal Consiglio Comunale nella seduta pubblica di prima convocazione del 28.06.2000

Fatto l'appello nominale, risultano presenti, oltre al Presidente Alcandro Longhi, i consiglieri: Adorno, Alcozer, Anfosso, Bagnasco, Barbieri, Barchi, Bernabò Brea, Boffardi, Bruno, Camisetti, Cannonero, Chessa, Costa, Dallorto, Delogu, Ferraris, Ferretti, Franco, Giovine, Guastavino, Guerello, Lecce, Marengo, Morabito, Morgano, Raffelini, Rocca, Saccone, in numero di 29.

Sono intervenuti dopo l'appello, oltre il Sindaco Giuseppe Pericu, i consiglieri: Brüschi, Bruzzone, Casissa, Castellaneta, Cattivelli, Cecconi, Cosma, Evangelisti, Ferretto, Mazzolino, Monteleone, Olivari, Spinelli, in numero di 14.

Sono impediti ad intervenire ed hanno giustificato l'assenza i consiglieri: Bollesan, Chiappori, Della Bianca, Eva, Ferrando, Pilu, Pittaluga, Tiezzi, in numero di 8.

Sono presenti gli assessori: Bonifai, Castellano, Facco, Merella, Rossetti, Tullo.

Assiste il Segretario Generale dott. Francesco Pitera.

87

**I<sup>a</sup> REVISIONE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO PER L'AREA CENTRALE GENOVESE, IN ATTUAZIONE DELL'ART. 36, comma 5 - DECRETO LEGISLATIVO 30.4.92 N. 285**

ESECUTIVA AI SENSI DELL'ART. 47  
- 2° COMMA - DELLA LEGGE 8 GIUGNO  
1990, N. 142

87

**I<sup>A</sup> REVISIONE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO PER L'AREA CENTRALE GENOVESE, IN ATTUAZIONE DELL'ART. 36, comma 5 - DECRETO LEGISLATIVO 30.4.92 N. 285**

Il Presidente pone in discussione la proposta della Giunta n. 147 del 3 dicembre 1999.

(omissis)

Il Presidente ricorda che la discussione della pratica è già stata oggetto di trattazione in sede di Commissione.

(omessa la discussione)

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 1 proposto dai gruppi P.R.C., P.P.I., D.S., R.I. I Lista Dini, dal consigliere Mazzolino (Gruppo Misto), di seguito riportato:

"Aggiungere dopo il paragrafo del "ritenuto" (pagina 2) un capoverso così composto: " . ridurre l'uso dei veicoli privati, al fine di migliorare la qualità dell'aria";

Dopo il paragrafo del "ritenuto" (pagina 2) al quarto capoverso dopo le parole "... migliorando la velocità commerciale attraverso il raddoppio di corsie riservate, protette", aggiungere le parole: "e/o";

al primo capoverso della pagina 3, dopo le parole " - favorire, mediante facilitazioni all'accesso, al transito e alla sosta, l'utilizzo" abrogare le parole "in particolare per il trasporto commerciale",

a pagina 4, sostituire il capoverso: "che tale Gruppo di Lavoro, esaurito il proprio compito .... comparando soluzioni alternative" con il seguente testo. "che il Consiglio Comunale ha approvato un Ordine del Giorno per "attivare tutte le procedure (tecniche e finanziarie) previste dalla legge 211/92 per la realizzazione di un trasporto pubblico, da Brignole a Molassana (estensibile successivamente a Prato) a trazione elettrica in sede stradale riservata, protetta e preferenziata, attrezzata con stazioni di fermata, che sia idoneo per l'esercizio con i veicoli di grande capienza e che dovrà rispondere ai requisiti: - della domanda di mobilità degli abitanti della Valbisagno alla luce anche degli scenari conseguenti alle previsioni del Piano Regolatore Generale; della produttività dell'economicità e della validità del sistema che, in ogni caso, dovrà rispondere all'esigenza di svolgere un servizio di trasporto pubblico ad alte prestazioni, volto ad ottenere compatibilità ambientale, velocità elevata, e durata del sistema";



a pagina 7 (terzo comma) dopo le parole: "- la messa a punto di un sito Internet per consentire" sostituire le parole "agli automobilisti" con le parole "alle persone" e dopo le parole "di conoscere in tempo reale le informazioni disponibili presso il COA su" aggiungere "il trasporto pubblico";

#### **ALL'ALLEGATO:**

pagina 20 abrogare i paragrafi tre, quattro, cinque e sei, al loro posto aggiungere un paragrafo così composto: "per la Valbisagno, area soggetta a particolari condizioni stressanti di viabilità sono stati comparati diversi sistemi di trasporto (Automatic People Mover, tranvia, busvia, altri sistemi innovativi) e si è scelto di proseguire l'iniziativa, privilegiando sistemi a alta frequenza, capillari e di basso impatto paesaggistico ed ambientale";

al capoverso 5 a pagina 24: dopo la parola "Pra" aggiungere "Pegli Lido"; dopo la parola "Quinto" aggiugnere "Cattaneo" e dopo la parola "Pontedecimo" aggiungere "S. Quirico";

pagina 30: (in conclusione del paragrafo 4.3.3 Interventi a breve termine) aggiungere: "si prevedono l'impiego di sistemi di semaforizzazione preferenziale a favore del mezzo pubblico, per aumentare l'efficienza dei tragitti riservati e protetti".

al capoverso 7 del paragrafo 4.3.4 a pagina 30, dopo le parole "zona di Brignole come nodo del traffico " aggiungere le parole "e non esclusivo";

a pagina 31 nel titolo "Nuove Corsie Riservate e - Protette bus area centrale" abrogare le parole "riservate e", salvo De Ferrari;

e dopo il titolo aggiungere: "Via Rimassa (a protezione del capolinea AMT) mt. 50; Corso Buenos Aires (da piazza Tommaseo a incrocio corso Torino, direzione ponente) mt. 180;

all'ultimo capoverso del paragrafo 5.1 a pagina 32 abrogare le parole "Ora si devono conciliare i valori spaziali originari con la necessità quotidiana di mobilità". E dopo le parole "... è stato sacrificato all'automobile", aggiungere le parole "La necessità quotidiana di mobilità deve trovare forme che siano rispettose delle caratteristiche storiche e fisiche della città".

al punto 2 di 5.1.1 Principi del Piano, dopo le parole "garantire e migliorare i flussi principali, in primo luogo il porto" aggiungere le parole "e nei pressi dei principali ospedali".

Pagina 33, al punto 4 aggiungere un primo comma così composto: "parcheggi di interscambio in prossimità delle uscite dei caselli autostradali, delle stazioni ferroviarie periferiche e di alcuni significativi capolinea di autobus";

al comma A) - destinato a causa dell'inserimento di cui sopra a diventare comma B) dopo le parole "a rotazione a favore delle attività", aggiungere le parole "di servizio alla persona e";

pagina 36 (terzo paragrafo) abrogare le parole "I restanti margini della fontana saranno destinati all'arrivo, al carico e scarico e ai taxi";

Pagina 36 paragrafo 5.2 capoverso 5, dopo le parole "... disponibili come parcheggi" aggiungere le parole "in parte riservati ai residenti e in parte";

Pagina 37 (ultimo capoverso), modificare il primo periodo come segue: "piazza De Ferrari che sarà riservata al trasporto pubblico e alla pedonalità".

Pagina 38, primo capoverso, modificare le parole: "E' previsto un parcheggio a rotazione in via Petrarca" con le parole: "In via Petrarca sarà consentito il carico - scarico per le merci e uno spazio taxi e un'area di sosta per i residenti";

aggiungere in calce alla prima frase un ulteriore capoverso così composto: "Piazza Fontane Marose, via XXV Aprile e via Roma vengono riservate al trasporto pubblico e all'accosto dei residenti, identificando nel contempo parcheggi riservati ai residenti nella zona dell'Acquasola, e/o piazzale Mazzini all'interno del parcheggio già esistente".

Pagina 39: aggiungere dopo il secondo paragrafo: "Realizzazione di aree pedonali e percorsi pedonali che comprendono piazza Colombo, via San Vincenzo, il Quadrilatero, piazza De Ferrari, Piazza Matteotti, via San Lorenzo, via XXV Aprile, piazza Fontane Marose, via Garibaldi, via Cairoli, via Roma, e l'intero centro antico". Il periodo prosegue inalterato fino al punto.

aggiungere a pagina 50, dopo il terzo paragrafo del capitolo 6.4.1 Accosto al Centro Storico: "I parcheggi a corona del Centro Storico, in coerenza con gli indirizzi del Piano Regolatore Generale, devono essere riservati prevalentemente ai residenti, in modo tale da non costituire un controproducente punto di attrazione del traffico privato nel centro città".

nel paragrafo 6.6. Parcheggi Programmati (pagina 51) abrogare le parole "Calata Rotonda", aggiungere a "Madre di Dio" e "PRU" "(quota parcheggi riservata ai residenti)",

nel paragrafo Posteggi Riservati ai motocicli nel centro cittadino, aggiungere a "posteggi riservati ai motocicli nel centro cittadino" "sino alla attuazione delle norme di piano che rendano pedonali alcune delle aree indicate".

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Giuseppe Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Barbieri, Bagnasco, Bruno, Bruzzone, Casissa, Cannonero, Cattivelli, Chessa, Cosma, Delogu, Ferraris, Ferretto, Giovine, Guastavino, Guerello, Lecce, Longhi, Mazzolino, Morabito, Morgano, Monteleone, Ferretti, Olivari, Bernabò Brea, Camisetti, Barchi, Dallorto, Evangelisti, in numero di 31.



Esito della votazione dell'emendamento n. 1 fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Camisetti, Giovine, Lecce: approvato con 26 voti favorevoli; 2 voti contrari (Camisetti; AN); 3 astenuti: NOI PER SANSA PER GENOVA: Barchi, Evangelisti; VERDI: Dallorto)

(omissis)

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 7F proposto dal gruppo Verdi, di seguito riportato:

"Valorizzazione delle aree pedonali esistenti (ad esempio Quadrilatero, Via San Vincenzo) e future attraverso l'inserimento d'arredo urbano, in modo che esse si configurino come vere "isole pedonali"

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Giuseppe Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Bagnasco, Barchi, Bernabò Brea, Bruno, Bruschi, Bruzzone, Casissa, Cannonero, Chessa, Cosma, Dallorto, Delogu, Evangelisti, Ferraris, Ferretto, Giovine, Guerello, Lecce, Longhi, Morabito, Morgano, Ferretti, Olivari, Barbieri, Camisetti, Cattivelli, Guastavino, Mazzolino, Monteleone, in numero di 32.

Esito della votazione dell'emendamento n. 7F fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Camisetti, Giovine, Lecce: approvato con 26 voti favorevoli; 6 voti contrari (GRUPPO MISTO; R.I. - L. Dini; Barbieri, Guastavino, Cattivelli).

(omissis)

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 8A proposto dal gruppo VERDI, di seguito riportato:

"Introdurre nella nuova viabilità per Galleria Colombo il doppio senso di marcia per il servizio pubblico di superficie"

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Giuseppe Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Barbieri, Bagnasco, Bruno, Bruschi, Bruzzone, Casissa, Cannonero, Cosma, Dallorto, Delogu, Evangelisti, Ferraris, Ferretto, Guerello, Lecce, Longhi, Morabito, Morgano, Ferretti, Olivari, Barchi, Bernabò Brea, Camisetti, Cattivelli, Guastavino, Lecce, Mazzolino, Monteleone, in numero di 30.

Esito della votazione dell'emendamento n. 8A fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Camisetti, Giovine, Lecce: approvato con 23 voti favorevoli; 7 voti contrari (GRUPPO MISTO; R.I. - L. Dini; AN; Cattivelli; Guastavino, Lecce).

(omissis)

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 8E proposto dal gruppo VERDI, di seguito riportato:

"Realizzazione di nuovi tragitti protetti ad uso dei mezzi pubblici per il CENTRO, la cui ottimizzazione può essere ottenuta in connessione con un sistema di semaforizzazione preferenziale:

Corso Buenos Aires	da piazza Tommaseo a incrocio corso Torino, direz. ponente	180 ml;
via T. Invrea	da via Archimede a piazza Alimonda, direz. levante	480 ml;
Via XX Settembre	tratto terminale	210 ml;
Via XX Settembre	dal tratto antistante Mercato Orientale fino all'incrocio con via S. Vincenzo	230 ml;
via Macaggi	da incrocio via Fasella a incrocio con via Brigata Liguria, direz. levante	175 ml;
corso Torino	incrocio tra corso Buenos Aires (p.zza Savanarola) e via Ruspoli	530 ml;

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Giuseppe Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Barbieri, Bagnasco, Barchi, Bruno, Bruschi, Bruzzone, Casissa, Cannonero, Cosma, Dallorto, Delogu, Ferraris, Ferretto, Giovine, Guastavino, Lecce, Longhi, Morabito, Morgano, Ferretti, Bernabò Brea, Camisetti, Cattivelli, Guerello, Mazzolino, Monteleone, in numero di 28

Esito della votazione dell'emendamento n. 8E fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Camisetti, Giovine, Lecce: approvato con 22 voti favorevoli; 6 voti contrari (GRUPPO MISTO; R.I. - L. Dini; AN; P.P.I.).

(omissis)

Il Presidente pone quindi in votazione la proposta della Giunta, con gli allegati costituenti parte integrante e sostanziale della proposta stessa, nei testi di seguito riportati, comprensivi degli emendamenti come sopra approvati:



Su proposta dell'Assessore al Traffico, Polizia Municipale, Protezione Civile Arcangelo M. Merella di concerto con l'Assessore all'Urbanistica Arch. Bruno Gabrielli, e l'Assessore al Bilancio e Attività Economiche, Dott. Alberto Ghio;

**VISTE:**

- la Del. C.C. 132/17.7.95 avente ad oggetto "Approvazione del Piano Urbano del Traffico per l'area centrale genovese, in attuazione dell'art. 36 Decreto Legislativo 30.4.92 n. 285: individuazione degli obiettivi di pianificazione della mobilità urbana".
- la D.D. /D.M.T. n. 14 del 26.5.1997 avente ad oggetto "Affidamento definitivo a ditta del settore dell'incarico di redarre il "P.U.T." della Zona Valpolcevera".
- la D.D./D.M.T. N. 25 del 30.7.97 avente ad oggetto "Affidamento diretto a ditta esperta del settore dell'incarico della redazione del Piano del Traffico Locale della Circoscrizione di Nervi"

**VISTO** l'art. 36 del D. LGS. 30.4.92 n. 285, fa obbligo ai Comuni con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti, dell'adozione del Piano Urbano del Traffico, finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed al risparmio energetico in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti, con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali;

**VISTO** il comma 5 - art. 36, del D. LGS. 30.4.92 n. 285, che testualmente recita: "Il Piano Urbano del Traffico viene aggiornato ogni 2 anni".

**VISTO** il Piano Regionale degli investimenti per il Trasporto Pubblico Locale predisposto ai sensi della Legge Regione Liguria n. 6/82

**VISTE** le proposte dell'Organo Tecnico Provinciale, istituito ai sensi del D.M. 25.4.94.

**VISTA** la Del. G.C. 1383 del 10.9.98 avente ad oggetto "Incarico al Prof. Bernhard Winkler per consulenza in materia di Mobilità e Traffico mirata principalmente alla definizione, d'intesa con la Civica Amministrazione, di criteri di massima per la revisione del PUT area centrale"; e la Del. G.C. 806 del 1.7.99 avente ad oggetto "Ulteriore incarico al Prof. Bernhard Winkler per la definizione particolareggiata del traffico urbano nell'area centrale della città di Genova: secondo livello progettuale Piano Urbano del Traffico".

**RITENUTO** opportuno dare atto che al professionista incaricato di collaborare alla predisposizione dello schema di circolazione per l'area centrale sono stati affidati i seguenti obiettivi e criteri, che del resto hanno ispirato la stesura del piano del traffico da revisionare:

- ridurre l'uso dei veicoli privati, al fine di migliorare la qualità dell'aria;

- evitare attraversamenti interni del sistema urbano e del Centro Storico da parte di quote consistenti di mobilità individuale;
- favorire progressivamente, attraverso il concatenarsi delle fasi attuative, lo spostamento dei circuiti di attraversamento cittadino lungo la dorsale a mare al fine di far assumere al predetto itinerario le caratteristiche di asse di scorrimento tangenziale;
- favorire il trasferimento di quote significative di mobilità dal trasporto individuale al trasporto pubblico attraverso circuiti più competitivi e veloci del bus aumentando considerevolmente, nell'area interessata, gli itinerari ~~esclusivamente riservati, in modo da sopperire alle nuove esigenze di~~ domanda senza dover ricorrere a maggiori costi di investimento in materiale rotabile e di gestione, nonché attraverso la creazione di nuove dorsali di collegamento fra le parti della città non servite dal trasporto pubblico;
- modificare l'organizzazione della rete del trasporto pubblico di superficie attraverso la realizzazione del parallelismo di servizio lungo gli assi stradali principali di collegamento fra i nodi del sistema urbano, favorendo la chiara identificazione dei punti di interscambio fra i diversi servizi di trasporto, migliorando la velocità commerciale attraverso il raddoppio di corsie riservate, protette, e/o in controcorrente rispetto al flusso di traffico principale;
- confermare ed ampliare le aree esclusivamente pedonali al fine di garantire una più elevata qualità urbana ed ambientale di porzioni significative della città, anche con interventi di miglioramento dell'arredo ed allo scopo di favorire la sicurezza della circolazione pedonale;
- favorire le possibilità di transito pedonale all'interno della Zona Centrale, individuando specifici percorsi pedonali e/o semipedonali, da proteggersi mediante arredi con verde, allargamenti dei marciapiedi, regolamentazione del traffico automobilistico e così via, creando così un sistema di relazioni integrato per il collegamento pedonale tra i principali poli di attrazione del centro, quali le stazioni FF.SS., i teatri, i palazzi storici e i musei, i mercati e i grandi magazzini, i principali luoghi di culto, l'area Expo, ecc.;
- favorire, mediante facilitazioni all'accesso, al transito e alla sosta, l'utilizzo di mezzi a trazione elettrica o comunque a tecnologia innovativa a basso o nullo impatto ambientale;
- ridurre le condizioni di traffico ammissibili lungo le direttrici fondamentali di accesso al centro attraverso mutamenti delle direzioni di circolazione nonché alleggerire i flussi nei nodi e piazze di più complessa governabilità del traffico;
- estendere il controllo dell'accessibilità veicolare a porzioni più vaste del territorio urbano rendendo più facili gli accertamenti di illegalità, utilizzando tecnologie di nuova concezione;
- organizzare la sosta su aree pubbliche attraverso l'estensione di provvedimenti limitativi della sosta libera per i veicoli dei non residenti, con la





adozione delle cosiddette "zone blu", che prevedono il parcheggio rotativo oneroso ai non residenti e il parcheggio libero ai residenti;

- sviluppare un più articolato sistema di monitoraggio delle condizioni di traffico e di controllo quali-quantitativo dello stesso, in modo da verificare gli effetti prodotti dal PUT sulla circolazione e prevenire il verificarsi di condizioni critiche. Quanto sopra attraverso la rete di centralizzazione semaforica realizzandone una più consistente direzione operativa che consenta altresì l'inserimento di tecnologie di preferenziamento della circolazione del trasporto pubblico;

- interdire la sosta veicolare illegale mediante dispositivi fisici tesi anche ad alleggerire i compiti di controllo della Polizia Municipale;

- favorire la circolazione di motocicli e ciclomotori, purchè conformi alle direttive comunitarie in ordine al sistema di smaltimento fumi (EURO1, EURO2) in relazione all'elevata produttività di tale modo di trasporto, al basso livello di emissioni prodotto, alla esigua superficie di parcheggio richiesta, aumentando gli spazi esclusivi regolamentati di sosta. Al riguardo il Comune di Genova ha aderito al protocollo di intesa tra Ministero dell'ambiente, Ministero dei trasporti, ANCI, Coordinamento Assessori alla Mobilità dei Comuni Capoluogo delle Aree Metropolitane ed ANCMA, finalizzato a promuovere la diffusione di ciclomotori e motocicli a motore termico a ridotto impatto ambientale nonché di ciclomotori e motocicli elettrici, ed ad aumentare gli standards di sicurezza e salvaguardia ambientale;

- estendere il controllo territoriale mediante l'ampliamento di provvedimento di zonizzazione con traffico limitato e pedonalizzazioni di contesti stradali per estese fasce orarie diurne;

- attivare nuove modalità di monitoraggio utilizzando tecnologie avanzate per il controllo del traffico e della sosta, reprimendo gli abusi di quest'ultima attraverso la rimozione del veicolo o il blocco dello stesso mediante dispositivi omologati;

- favorire la comprensione, aumentare il consenso degli utenti a contenere i rischi e la pericolosità indubbiamente connessi alle radicali modifiche degli usi consolidati delle sedi stradali, attraverso la massima divulgazione anche multimediale delle disposizioni del PUT;

**CONSIDERATO CHE** tutti gli interventi ispirati ai criteri ed obiettivi suddetti sono riconducibili all'esigenza di abbattere le emissioni inquinanti atmosferiche ed acustiche con il primario fine della tutela della salute e dell'ambiente;

**CONSIDERATO:**

**CHE** il Comune di Genova, con Deliberazione di Giunta n. 824/28.5.98 ha adottato apposito atto deliberativo al fine di riconoscere all'A.M.T. GENOVA le

spese dalla stessa già sostenute per la progettazione di massima in ordine ad interventi di viabilità nella zona "Valbisagno";

CHE allo scopo di valutare, verificare, proporre nuove soluzioni trasportistiche più evolute e funzionali rispetto alla più volte menzionata "tramvia" - facendo sempre ovviamente salvo il concetto di addivenire comunque ad un sistema di trasporto pubblico in sede - è stata adottata, su proposta dell'Assessore al Traffico, l'Ordinanza Sindacale n. 275/7.5.98 avente oggetto "Costituzione del Gruppo di Lavoro per la prefattibilità ed il Project financing della linea di People Mover in Valbisagno";

CHE il Consiglio Comunale ha approvato un Ordine del Giorno per "attivare tutte le procedure (tecniche e finanziarie) previste dalla legge 211/92 per la realizzazione di un trasporto pubblico, da Brignole a Molassana (estendibile successivamente a Prato) a trazione elettrica in sede stradale riservata, protetta e preferenziata, attrezzata con stazioni di fermata, che sia idoneo per l'esercizio con i veicoli di grande capienza e che dovrà rispondere ai requisiti: - della domanda di mobilità degli abitanti della Valbisagno alla luce anche degli scenari conseguenti alle previsioni del Piano Regolatore Generale; della produttività dell'economicità e della validità del sistema che, in ogni caso, dovrà rispondere all'esigenza di svolgere un servizio di trasporto pubblico ad alte prestazioni, volto ad ottenere compatibilità ambientale, velocità elevata, e durata del sistema;

CHE il Comune di Genova ha adottato la Del. G.C. 1444 del 17.9.1998 avente ad oggetto "Costituzione della Commissione Consultiva per la mobilità delle persone e delle cose nella città di Genova" con lo scopo di allargare il più possibile gli scambi di informazioni e il confronto fra i vari soggetti istituzionali interessati ai problemi della mobilità, attraverso il coinvolgimento della Commissione nelle fasi propedeutiche alla elaborazione del PUT;

CHE lo studio predisposto per la revisione del PUT, al fine di limitare i disagi prevedibili per gli utenti della strada e facilitare il passaggio alla nuova organizzazione viabilistica, ha individuato alcune fasi attuative, nell'ambito delle quali attuare gli interventi necessari di modifica della viabilità. Le varie fasi, e in particolare la prima che interessa l'area compresa fra Brignole e la Foce, De Ferrari e Tommaseo, sono descritte nei documenti allegati, che sono parte integrante della presente Delibera;

CHE è stata emanata l'Ordinanza Sindacale n. 349 del 15.6.99 per la istituzione di un gruppo di lavoro, incaricato di predisporre la progettazione esecutiva della prima fase di attuazione del Piano del Traffico da revisionare, secondo le indicazioni date dal Prof. B. Winkler, a cui partecipano le Direzioni Mobilità e Traffico, Polizia Municipale, Manutenzioni, Ambiente e Qualità Urbana, e la Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. di Genova;

RITENUTO inoltre opportuno integrare le fasi di riorganizzazione della circolazione con un nuovo disegno di interventi riguardanti l'organizzazione del servizio urbano di trasporto pubblico dell'A.M.T., le interconnessioni con il servizio ferroviario, la riorganizzazione dei capilinea centrali, la realizzazione



di nuove corsie riservate al servizio del trasporto pubblico nelle aree centrali, indicando altresì la necessità di far corrispondere al nuovo disegno di mobilità delle persone che utilizza più intensamente il trasporto pubblico, un sistema tariffario idoneo ad incentivarne l'uso anche per percorrenze integrate;

**VALUTATO CHE** l'organizzazione della sosta costituisce servizio pubblico di primario interesse per la mobilità cittadina e fattore strutturale per la gestione delle politiche di traffico e che quindi verranno assunte tutte le iniziative opportune, in relazione alle possibilità di utilizzo combinato di circuiti serviti dal trasporto pubblico;

**TENUTO CONTO CHE**, a motivo delle situazioni connesse con l'inquinamento atmosferico ed acustico, e dello stato di domanda di mobilità dell'area urbana genovese, dei flussi di traffico rilevati, dell'entità della domanda di sosta, del livello di intensità e articolazione della rete dei servizi di trasporto pubblico, della consolidata ristrutturazione della rete stradale - anche a seguito dei completamenti in corso di esecuzione - della peculiare caratteristica storico-ambientale del contesto urbanizzato, è apparso opportuno provvedere alla revisione del P.U.T prioritariamente nell'area centrale cittadina, in quanto ciò previsto dalla legge;

CHE sono stati elaborati a stralcio il Piano Urbano del Traffico della Valpolcevera e il Piano Urbano del Traffico Locale di Nervi-Quinto-S. Ilario, attualmente al vaglio delle relative Circoscrizioni;

CHE la A.M.T., su incarico della Civica Amministrazione ha prodotto uno studio analitico e approfondito delle esigenze di mobilità e di parcheggio della Valbisagno, anche in funzione della eventuale adozione di nuovi impianti fissi di trasporto ;

**RICHIAMATE** infine le numerose iniziative attuate o in corso di attuazione, che costituiscono per la revisione del PUT, attività integrative delle sue previsioni e coerenti con i suoi obiettivi, tra le quali;

- l'attuazione di parcheggi a corona del Centro Storico (Via della Marina, Darsena, Caricamento) prevalentemente riservati ai residenti, che consentono più estesa pedonalità della struttura urbana antica accompagnata da interventi di miglioramento dell'arredo urbano, attualmente in corso da parte della A.C.;

- il completamento della linea metropolitana, sull'asse Principe - Caricamento - Brignole;

- lo studio di fattibilità del sistema di trasporto protetto in Valbisagno, fatti salvi i vincoli posti dalle vigenti normative riguardanti la regimazione idraulica del bacino idrografico del Bisagno;

- la realizzazione di corsie riservate e protette per il trasporto pubblico, sia in aree centrali che su diverse direttrici di adduzione;

- i provvedimenti miranti all'effettuazione di periodici controlli sui gas di scarico degli autoveicoli, attualmente in itinere, di concerto con l'Amministrazione Provinciale;
- gli interventi di semaforizzazione per fluidificare la circolazione e migliorare la sicurezza del transito pedonale attivando altresì la riorganizzazione dei servizi manutentivi della segnaletica;
- l'aggiornamento tecnologico del C.O.A. (Centro Operativo Automatizzato) per una più efficace ed incisiva attività di monitoraggio e controllo del traffico cittadino;
- la installazione di ulteriori telecamere a circuito chiuso, dislocate in punti strategici della città, per un tempestivo intervento di regolazione a seguito dell'insorgere di fenomeni di congestione, anche di concerto con la soc. Autostrade SpA e le forze di Polizia Stradale e dei Carabinieri, con i quali è stata sottoscritta apposita convenzione;
- il posizionamento di nuovi ulteriori pannelli a messaggistica variabile, in parte finanziati con la legge Regionale n.10/97, per una diffusione di informazioni sullo stato della viabilità;
- la installazione in Piazza Sarzano di un sistema di controllo accessi basato sulla tecnologia TELEPASS e sulla elaborazione di immagini per il riconoscimento automatico delle targhe. Tale sistema è in avanzata fase di test;
- la diffusione quotidiana attraverso una radio locale di notizie sul traffico e sulla viabilità;
- la messa a punto di un sito Internet per consentire alle persone di conoscere in tempo reale le informazioni, disponibili presso il COA su il trasporto pubblico, sui flussi di traffico e sui parcheggi;
- la adozione di rotatorie per una migliore gestione di nodi particolarmente complessi;
- la estensione, nel ponente cittadino del sistema di monitoraggio bus e di informazione all'utenza, nell'ambito del progetto europeo URBAN ZENIT;
- la adesione del Comune di Genova a istituzioni europee nel campo della Mobilità, quali Car Free Cities, Polis, Eurocities e Europrice, attraverso le quali la città condivide progetti ed esperienze di avanguardia nel campo del controllo del traffico;

RICHIAMATA inoltre l'opportunità di attivare, previe le opportune verifiche, interventi di "road pricing" urbano, una volta definite, con successivi approfondimenti, le condizioni attuative di tali interventi, in relazione alla necessità di rendere oneroso l'accesso a determinate aree e/o infrastrutture urbane;

## CONSIDERATO:

CHE il contenuto del presente atto è stato in più occasioni illustrato alla città, a molti Ordini Professionali, a tutte le Associazioni di Categoria maggiormente interessate, al fine di garantirne la migliore conoscenza e con lo scopo di acquisire suggerimenti, valutazioni, proposte;

CHE sono stati richiesti i pareri a tutti i Consigli di Circoscrizione e che alla data odierna, hanno risposto i seguenti:

- Bassa Valbisagno (parere favorevole)
- Valpolcevera (parere favorevole)
- Medio Ponente (parere favorevole)
- Ponente (parere favorevole)

- che in genere i pareri favorevoli sono stati accompagnati dall'indicazione di interventi più puntuali di livello locale di cui si terrà senz'altro conto nella programmazione delle attività dell'Unità Organizzativa Mobilità, Trasporti e Parcheggi. Va inoltre osservato che è richiesta ricorrente delle Circoscrizioni, anche laddove viene espresso parere favorevole, la definizione di un piano della mobilità a più vasta scala, argomento peraltro già oggetto di incarico professionale al consulente.

- Medio Levante

Il CDC non ha espresso un vero e proprio parere, ma ha sviluppato una serie di osservazioni di carattere generale e particolare proponendo soluzioni ed indicazioni integrative di cui si terrà senz'altro conto nella applicazione del piano purché coerenti con le linee generali; alcune delle osservazioni evidenziate risultano invece corrispondere ad ipotesi progettuali non presenti nella stesura finale del piano.

- Centro Est (parere contrario) mentre Centro Ovest non ha espresso un vero e proprio parere ma ha rimesso le proprie valutazioni in un ordine del giorno con argomentazioni non dissimili da quelle contenute nel parere contrario del CDC Centro Est.

In modo particolare ambedue rilevano che:

- non vi sia continuità col vigente Piano Urbano del Traffico ma che lo stesso costituisca integrale revisione;
- detto piano non sarebbe supportato a sufficienza da una analisi sui flussi di traffico in ordine alla matrice origine/destinazione;
- anziché l'elaborazione del PUT occorrerebbe predisporre un Piano Generale della Mobilità con scadenza quinquennale;
- il PUT è limitato alla sola area centrale e che la stessa andrebbe meglio definita nel suo perimetro;
- le strategie che emergono dal piano si limiterebbero all'istituzione di nuovi sensi di marcia e allo spostamento dei nodi di traffico nonché a diverse velocità per le aree interne ed esterne al centro;

- si privilegierebbero le auto private rispetto al mezzo pubblico;
- non sarebbero previste misure per razionalizzare la sosta in superficie e disincentivare la sosta selvaggia;
- si sopprimono capilinea in alcune strade del centro e non si prevedono strade con cordoli;

Vengono inoltre indicate soluzioni di controllo degli accessi quali road pricing, l'istituzione di parcheggi di cintura a pagamento, nonché la distribuzione delle merci con mezzi elettrici nell'area centrale. A tal proposito si osserva e si contro deduce che tali soluzioni costituiscono non già mere previsioni peraltro contenute nel piano ma veri e propri progetti già beneficiari di finanziamenti mirati da parte della Comunità Europea e del Ministero dell'Ambiente nell'ambito del programma stralcio per la mobilità sostenibile come da tabella allegata al presente atto.

Per quanto attiene invece alle osservazioni sopra riportate si controdeduce che:

- per sua natura e definizione il PUT è strumento di gestione sottoposto per legge a revisione biennale al fine di assicurare gli interventi necessari al miglioramento delle condizioni generali della mobilità e della riduzione dell'inquinamento ambientale; in tal senso il piano di cui alla presente delibera segue orientamenti già presenti nel vigente Piano Urbano del Traffico ma introduce significativi elementi di novità con l'obiettivo di razionalizzare i movimenti e valorizzare di conseguenza spazi urbani oggi privi di identità;

- per quanto attiene i dati a corredo del Piano si sottolinea, al contrario, la quantità e la qualità dei dati utilizzati, anche al fine di procedere con l'ausilio di tecnologie particolarmente sofisticate e innovative alle simulazioni necessarie a una verifica teorica dei movimenti che verranno a determinarsi per effetto dei cambiamenti previsti;

- come ampiamente premesso nella parte motiva del presente atto si è di fronte a revisione del Piano Urbano del Traffico dell'area centrale in ottemperanza alle norme vigenti oltreché per corrispondere, come già detto, alla necessità di raggiungere obiettivi di migliore e più elevata qualità;

- per quanto concerne un piano generale della mobilità - categoria tra gli strumenti di pianificazione non prevista da alcun ordinamento - fatto salvo che il consulente professor Winkler è già stato incaricato dello studio del sistema di mobilità pubblica e privata a scala metropolitana, si osserva che nell'ambito dell'approvando Piano Generale dei Trasporti viene, in maniera estremamente chiara, definita la differenza fra i diversi livelli di pianificazione distinguendo tra PUT (strumento di gestione a sistema infrastrutturale invariato sottoponibile a revisione biennale) e Piano Urbano della Mobilità (strumento invece di pianificazione di durata decennale a sistema infrastrutturale variato) e che pertanto non appena tale documento diventerà legge dello Stato si procederà come indicato;

- per quanto riguarda l'istituzione di nuovi sensi di marcia e lo spostamento di nodi di traffico esso altro non sono che la naturale e logica conseguenza dell'inversione del senso di marcia per i veicoli privati in via XX Settembre e di alleggerimento dei nodi di Brignole, Corvetto e Cavour, tra i più congestionati del centro città e punti estremamente critici dell'attuale sistema di mobilità e perciò segnalati al consulente come elementi su cui prioritariamente intervenire; al proposito si segnala che l'inversione del senso di marcia di via XX Settembre è il punto ricorrente in tutti i piani di traffico fino ad oggi elaborati in quanto ritenuto il più idoneo a risolvere problemi sia di carattere ambientale che trasportistico.

- il piano favorisce innanzi tutto il sistema di trasporto pubblico considerato che si aumentano il numero delle corsie a servizio dell'area interessata al provvedimento anche ricorrendo laddove possibile a sistemi di protezione e che la soppressione dei capilinea non significa soppressione della fermata, ma semmai l'eliminazione di elementi di turbolenza della viabilità ordinaria; in tale contesto alla mobilità privata viene offerto un sistema più razionale di movimento nell'area centrale;

- per quanto riguarda la razionalizzazione della sosta in superficie viene proposta l'adozione delle cosiddette 'zone blu', già progettate e attualmente all'attenzione degli uffici per la successiva applicazione;

- per quanto riguarda i limiti di velocità proposti si conferma anche in questa sede l'utilità dei medesimi sia al fine di una selezione delle modalità di percorrenza in ambiti urbani (più misurata nelle aree sensibili, conformi al codice e alle caratteristiche delle strade nelle altre parti) anche se non sfuggono le difficoltà connesse al rispetto dell'eventuale normativa.

CHE non hanno invece risposto nei termini regolamentari i seguenti consigli di circoscrizione, ancorchè sollecitati in data 3.11.1999 con fax della Unità Organizzativa Mobilità Trasporti e Parcheggi:

- Valbisagno
- Levante

CHE comunque tutte le valutazioni espresse dagli organi decentrati, anche in maniera informale, nel corso delle svariate riunioni svoltesi presso le rispettive sedi, formeranno oggetto di studio ed osservazioni da parte delle Civiche Direzioni interessate, all'atto della attuazione dei vari interventi, specialmente tutte le istanze riguardanti un auspicato aumento dell'uso del mezzo pubblico;

VISTI gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento espresso dal Responsabile del Servizio competente, ed il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale

**La Giunta  
PROPONE  
al Consiglio Comunale**

- 1) di approvare, per le motivazioni, i contenuti e le priorità espresse in premessa, gli obiettivi, gli indirizzi generali, le strategie per la pianificazione della mobilità nell'area urbana di Genova, come meglio indicate nella relazione allegata al presente provvedimento;
- 2) di approvare altresì il progetto complessivo di Revisione del Piano Urbano del Traffico relativo a tutta l'area centrale, e il progetto esecutivo della prima fase di attuazione della revisione del PUT, così come contenuto nell'allegato, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- 3) di approvare l'articolazione della revisione del PUT in fasi successive di attuazione, descritte nella relazione allegata, per la cui progettazione esecutiva è stata affidata consulenza al prof. B. Winkler, con delibera G.C. Prot.806 del 1/7/99;
- 4) di dare atto che potranno essere effettuate dalla Giunta ulteriori verifiche, anche attraverso più organiche metodiche di rilevamento dati sulla mobilità dei veicoli e delle persone, per la attuazione delle fasi successive del PUT revisionato, qualora adeguamenti si rendessero necessari per migliorarne la rispondenza agli obiettivi generali individuati;
- 5) di indicare, per il perseguimento dei fini, degli obiettivi del Piano Urbano del Traffico e per i necessari coordinamenti di azione con gli altri Enti proprietari delle strade, che il provvedimento in oggetto sia trasmesso all'Amministrazione Provinciale di Genova, all'A.N.A.S. alla Società Autostrade, alle FF.SS. SpA, al Consorzio Autonomo del Porto e alla Regione Liguria per quanto di competenza;
- 6) di demandare a successivi programmi attuativi l'esecuzione dei provvedimenti contenuti nel progetto di Piano Urbano del Traffico attraverso le necessarie intese con servizi comunali interessati;
- 7) di rinviare a successivi provvedimenti da assumersi sotto forma della Determinazione Dirigenziale i vari impegni di spesa necessari per assicurare e garantire l'esecuzione dei lavori per l'attuazione di tutti gli interventi di cui sopra;

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Giuseppe Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Barbieri, Bagnasco, Bruno, Bruschi, Bruzzone, Casissa, Cannonero, Cattivell, Chessa, Cosma, Delogu, Ferraris, Ferretto, Giovine, Guastavino, Guerello, Lecce, Longhi, Mazzolino, Morabito, Morgano, Monteleone, Ferretti, Olivari, Barchi, Bernabò Brea, Camisetti, Dallorto, Evangelisti, in numero di 32.



La votazione, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Camisetti, Giovine, Lecce, dà il seguente risultato:

Presenti in aula	in	n. 32 consiglieri
Votanti	n.	32 "
Voti favorevoli	n.	27
Voti contrari	n.	5 (Camisetti; A.N.; NOI PER SANSA PER GENOVA; VERDI)
Astenuti	n.	=

Visto l'esito della votazione, il Presidente dichiara approvata dal Consiglio la proposta della Giunta.

Il Presidente  
Aleandro Longhi

Il Segretario Generale  
Francesco Piterà

In pubblicazione all'albo pretorio del Comune per 15 giorni dal  
**4 LUG. 2000**  
n. 142.