

ordine degli
architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori
della provincia di genova

Prot.n. 1629

Genova, 22.05.2018

Alla **Città Metropolitana di Genova**

e p.c. Al coordinatore **prof. Enrico Musso**

Anticipata Via form web:

<http://pums.cittametropolitana.genova.it/partecipa>

OGGETTO: Note alle Linee Guida del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Genova

Gentile prof. Enrico Musso,

In riferimento alle Linee di indirizzo per la formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Genova, lo scrivente Ordine degli Architetti di Genova, pur essendo stato coinvolto in fase ormai avanzata, esprime apprezzamento per il lavoro ad oggi svolto, valutando positivamente le modalità, le impostazioni ed contenuti delle Linee Guida del PUMS.

In un'ottica di fattiva collaborazione, considerato il ruolo attribuito dalle normative vigenti agli Ordini professionali di rendere pareri a favore della Pubblica Amministrazione, avanziamo le note di seguito riportate che evidenziano soprattutto gli aspetti o elementi che potrebbero essere meglio sviluppati o approfonditi nella versione definitiva del PUMS.

Il PUMS si pone quale strumento di pianificazione strategica sovraordinato, da un punto di vista gerarchico, rispetto ai piani di settore in ambito trasportistico

(Piani urbani del traffico comunali e Piani urbani della mobilità ciclistica). Nella versione definitiva ci piacerebbe si sviluppasse maggiormente e con la dovuta attenzione, il rapporto la con pianificazione urbanistica di livello comunale esistente o portuale (o con i piani che sono ancora da prefigurare – es. piani particolareggiati o piani di riqualificazione urbanistica) affinché si individuino le corrette modalità per renderlo davvero operativo. Riteniamo infatti le scelte trasportistiche non possano in alcun modo essere slegate dal progetto di trasformazione/qualificazione della città, soprattutto per le nuove direttrici trasportistiche ipotizzate (trasporto pubblico e piste ciclabili) che, forse, dovrebbero essere utilizzate proprio per sollecitare una “nuova” trasformazione della città in cui si inseriranno.

In questa direzione ci piacerebbe che, nella fase di definizione del PUMS nella sua veste finale, si scendesse per quanto possibile anche di scala nella progettualità (es. con progetti sonda o norma, schede esemplificative, ecc.) soprattutto quando le scelte trasportistiche si confrontano con la città esistente e non con aree di grandi dimensioni oggetto di trasformazione urbanistica.

Le Linee Guida sembrano evidenziare un’attuazione per gradi degli obiettivi per il PUMS: i macro-obiettivi, che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e sostenibilità sociale, economica ed ambientale sono infatti da raggiungersi entro 10 anni. Non sembra, tuttavia, evidenziato un programma dettagliato degli obiettivi (se non in riferimento al tema del trasporto pubblico collettivo) che preveda degli *step* di avanzamento e attuazione dello stesso.

Al fine di perseguire in tempi ristretti l’innovativo progetto di una città “nuova” dal punto di vista soprattutto del trasporto pubblico o di quello “ecologicamente sostenibile”, ci piacerebbe alcuni step minori venissero messi in calendario nei prossimi 2 anni, almeno dal punto di vista della progettualità (es. assi trasportistici per le vallate, trasporto pubblico in sede propria nell’area centrale, utilizzo mezzi elettrici nelle aree centrali dei centri della città, pedonalizzazione aree centrali, mobilità ciclabile, ecc.). Questo per dare un segno concreto che questa città intende cambiare come, ad esempio, si sta facendo nella città di Nizza da noi poco distante con evidenti risvolti positivi in termini di sostenibilità ambientale, economici e turistici.

Tra i temi sostanziali e prioritari (paragrafo 5.2) il PUMS pone giusta attenzione nei confronti delle fasce di utenza deboli (bambini, anziani...). Ritenendo importante questo tema e che l'obiettivo in genere possa essere perseguito anche attraverso la realizzazione di nuove aree e spazi pedonali, ci auspichiamo un maggior approfondimento di questi aspetti nella versione definitiva del PUMS in quanto li riteniamo significativi per il perseguimento di una nuova qualità e migliore vivibilità della città. Ad esempio, scendendo di scala ed individuando le aree su cui investire anche economicamente nei prossimi programmi triennali delle opere pubbliche.

Sempre in relazione ai temi sostenibilità e attenzione verso gli utenti deboli suggeriamo l'esigenza di individuare proposte operative volte a trovare soluzioni per il trasporto scolastico di tutte le fasce di età (ad esempio, come avviene in molte città europee, anche creando anche percorsi pedonali sicuri che i bambini possono percorrere insieme). Obiettivi che se raggiunti contribuirebbero sensibilmente ad alleviare il problema del congestionamento urbano durante le ore di punta soprattutto in periodo scolastico.

Una evidente aporia riguarda poi l'utilizzo dei mezzi a due ruote: è presente, all'interno delle Linee Guida, unicamente nel capitolo 2, dedicato alla situazione attuale. Come rilevato dai dati ISTAT 2011 la presenza di tali mezzi di trasporto privato è altissima (come per tutti i Paesi mediterranei). Genova risulta infatti fra le prime 5 Province con 227,5 motocicli ogni mille abitanti. Tra gli obiettivi e le soluzioni proposte del PUMS questo dato rilevante (che pure ha possibili valenze positive) forse dovrebbe essere meglio affrontato soprattutto nelle logiche di "gradualità" realizzativa del PUMS o degli importanti temi sicurezza.

Infine, nella versione definitiva del PUMS, considerato il fondamentale tema della sostenibilità e del rispetto ambientale a cui si fa riferimento, occorrerebbe approfondire, evidenziandone aspetti positivi e riduzione dei costi (in generale) per la città, l'analisi energetica ed ambientale delle soluzioni di mobilità prospettate, in particolare per quanto riguarda la filiera di produzione, trasporto, approvvigionamento di energia elettrica, analizzando in maniera scientifica e comparata gli aspetti di una produzione che si auspica provenire prevalentemente da fonti energetiche rinnovabili.

Come Ordine degli Architetti rimaniamo pertanto a disposizione anche per i possibili approfondimenti progettuali che si dovessero rendere necessari per calare nel disegno operativo della trasformazione della città, le scelte generali del PUMS.

A nome del Consiglio che rappresento, porgo i miei più cordiali saluti.

Il Presidente
(dott. arch. Paolo A. Raffetto)

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Paolo A. Raffetto". The signature is fluid and cursive, with the first name "Paolo" being the most prominent part.