



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE VALLATE

VERBALE COMMISSIONE NELLA SEDUTA DEL VENERDÌ 19 GIUGNO 2020

La seduta si svolge in videoconferenza ai sensi del Provvedimento del Presidente del Consiglio Comunale n. 1 del 23 marzo 2020: “MISURE STRAORDINARIE PER LA DISCIPLINA DEI LAVORI DEL CONSIGLIO COMUNALE, DELLE COMMISSIONI CONSILIARI, DELLA CONFERENZA DEI CAPIGRUPPO E DELL’UFFICIO DI PRESIDENZA”.

Assume la presidenza il Consigliere Mascia Mario.

Svolge le funzioni di Segretario il Sig. Tallero Mauro.

Verbale redatto dalla Ditta Live Reporting SRL;

Alle ore 09:30 sono presenti i Commissari:

Amorfini Maurizio
Anzalone Stefano
Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Baroni Mario
Bernini Stefano
Bertorello Federico
Bruccoleri Mariajose'
Brusoni Marta
Cassibba Carmelo
Ceraudo Fabio
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
De Benedictis Francesco
Ferrero Simone
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Lodi Cristina
Mascia Mario
Pandolfo Alberto
Pignone Enrico
Pirondini Luca
Putti Paolo
Remuzzi Luca



COMUNE DI GENOVA

Rossi Davide
Salemi Pietro
Santi Ubaldo
Terrile Alessandro Luigi
Tini Maria
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

Campanella Alberto

Assessori:

Campora Matteo

Sono presenti:

Dott.ssa Ferrera (Direzione Segreteria Generale e Organi Istituzionali); Dott. Beltrami (A.U. AMT); Sig. Matteo Ellena (Fridays for Future Genova); Sig. Andrea Garibaldi (Massa Critica Genova); Sig. Federico Borromeo (LEGAMBIENTE); Giacomo D'Alessandro (Cittadini Sostenibili), Sig. Romolo Solari (Presidente FIAB); Sig. Federico Re (Riciclo bimbi a basso impatto); Sig. Tommaso Martino (Micromobilità elettrica e sicurezza); Sig.ra Stefania Rossi (FIAB Genova); Sig. Gianluca Fontana (Blog Anemmu in bici a Zena); Sig. Andrea Bignone (Italia Nostra); Sig. Vincenzo Cenuales (Presidente dell'Associazione Mobilità Genova);

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta.

OdG: INTERVENTI ATTI A RIORGANIZZARE LA MOBILITÀ A PARTIRE DA TRASPORTO PUBBLICO, VIABILITÀ PEDONALE E CICLABILE E MICROMOBILITÀ IN FASE 2.

MASCIA (PRESIDENTE)

Buongiorno. Procedo con l'appello.

MASCIA (PRESIDENTE)

Possiamo procedere alla lettura dell'ordine del giorno della Commissione, dopodiché passo in rassegna rapidamente gli auditi della Commissione, in modo tale che tutti ne abbiamo contezza.

L'ordine del giorno di questa commissione è: *“Interventi atti a riorganizzare la mobilità, a partire dal trasporto pubblico, viabilità pedonale ciclabile altre micromobilità in Fase 2”.*



COMUNE DI GENOVA

Chiedo gentilmente agli auditi di darmi riscontro della loro presenza mano a mano che li chiamo: sono il dottor Stefano Pesci Direttore Generale di AMT, è presente?

BELTRAMI (AMT)

Ci sono solo io, Beltrami.

MASCIA (PRESIDENTE)

Perfetto. Il Presidente il Dottor Beltrami, Amministratore Unico di AMT.

BELTRAMI (AMT)

Presente, grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Poi c'è il signor Matteo Elléna, o Ellena, Fridays for Future Genova.

ELLENA (FRIDAYS FOR FUTURE GENOVA)

Presente.

MASCIA (PRESIDENTE)

Molto bene. Andrea Garibaldi, Massa Critica Genova.

GARIBALDI (MASSA CRITICA GENOVA)

Presente.

MASCIA (PRESIDENTE)

Buongiorno.

GARIBALDI (MASSA CRITICA GENOVA)

Buongiorno a voi.

MASCIA (PRESIDENTE)

Giacomo D'Alessandro, Cittadini Sostenibili. Stefania Rossi, Fiab Genova, è presente? Legambiente è presente?



COMUNE DI GENOVA

BORROMEO (LEGAMBIENTE)

Federico Borromeo, Direttore Regionale di Legambiente. Grazie Presidente e buongiorno a tutti.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie e buongiorno signor Borromeo. Quindi Federico Borromeo, Direttore Regionale. Romolo Solari, Presidente Fiab è presente? Circolo Amici della Bicicletta, è presente?

SOLARI (FIAB)

Buongiorno, Presidente.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie signor Solari. Federico Re, tRiciclo Bimbi a Basso Impatto, è presente?

RE (tRICICLO BIMBI A BASSO IMPATTO)

Presente, Presidente buongiorno.

MASCIA (PRESIDENTE)

Buongiorno, grazie. Tommaso Martino è presente?

MARTINO

Tommaso Martino è presente, confermo che anche Giacomo D'Alessandro è presente, non riesce ad attivare il microfono al momento. Grazie Presidente.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie a lei. Gianluca Fontana di Blog Anemmu in bici a Zena, è presente.

FONTANA (BLOG ANEMMA IN BICI A ZENA)

Sì, sono presente, buongiorno. Buongiorno a tutti.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie mille. Andrea Bignone di Italia Nostra, è presente?



COMUNE DI GENOVA

BIGNONE (ITALIA NOSTRA)

Presente, eccomi.

MASCIA (PRESIDENTE)

Dopodiché sono stati invitati i rappresentanti delle organizzazioni sindacali della CGIL c'è qualcuno?

GRIFI (GGIL)

Buongiorno a tutti.

GAMBA (CGIL)

Buongiorno.

MASCIA (PRESIDENTE)

Per la CISL c'è qualcuno? Del sindacato CISL c'è qualcuno come audito oggi? Sono stati invitati tutti. Della UIL è presente qualcuno? Faisa Cisl?

MASCIA (PRESIDENTE)

UGL?

FIRPO (UGL)

Buongiorno Presidente, per UGL Firpo Silvio e Roberto Piccardo.

MASCIA (PRESIDENTE)

USB è presente qualcuno? Di USB è presente qualcuno? Di Orsa è presente qualcuno?

RINALDI (ORSA)

Buongiorno Presidente, sono Rinaldi per Orsa.



COMUNE DI GENOVA

MARSANO (ORSA)

E Marsano.

MASCIA (PRESIDENTE)

Rinaldi e Marsano, molto bene. Poi c'è un esperto della Lista Crivello che è il signor Guido Fassio, è presente? Il signor Guido Fassio, esperto della Lista Crivello è presente?

Consigliere Crivello, sa se il suo esperto è presente, o ha problemi?

CRIVELLO (LISTA CRIVELLO)

Sì, è presente, qualche minuto fa aveva lamentato qualche difficoltà.

MASCIA (PRESIDENTE)

Ma dipende da noi, o dipende da lui?

CRIVELLO (LISTA CRIVELLO)

Adesso lo sentirò. Glielo segnalo quando potrà.

MASCIA (PRESIDENTE)

Va bene, grazie. I Presidenti di Municipio, abbiamo invitato tutti i Presidenti di Municipio, sono presenti dei Presidenti di Municipio?

VESCO

Sono Vesco, buongiorno Presidente.

MASCIA (PRESIDENTE)

Perfetto, altri Presidenti di Municipio presente?

D'AVOLIO

D'Avolio, buongiorno Presidente.



COMUNE DI GENOVA

MASCIA (PRESIDENTE)

Chiedo un attimo alla Segreteria, la chat per verificare le mozioni... ci sono mozioni d'ordine?

CRIVELLO (LISTA CRIVELLO)

Sì, Presidente, Crivello alle 09:41 si è prenotato per una mozione d'ordine.

MASCIA (PRESIDENTE)

Scusi Consigliere Crivello, ma non riesco ancora a leggere. Prego Consigliere Crivello.

CRIVELLO (LISTA CRIVELLO)

Grazie. Saluto tutti naturalmente e volevo richiamare la sua attenzione e l'attenzione di tutti noi, in riferimento all'organizzazione dei lavori insomma. Noi abbiamo presenze più che autorevoli da tutti i punti di vista, le organizzazioni sindacali, il management, le associazioni, i municipi. È stata convocata una conferenza di capigruppo attorno alle 11:45. Si tratta di capire come ci organizziamo. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Prego Consigliere Villa.

CAMPANELLA (FRATELLI D'ITALIA)

Grazie Buongiorno Presidente, sono a Campanella, sono collegato. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Molto bene. Do la presenza della presenza del consigliere Campanella.

GULLI (UIL TRASPORTI)

Buongiorno a tutti, sono Gulli non so se mi sentite. Mi sentite?

MASCIA (PRESIDENTE)

Sì, sì, l'ho letta, aspetti un secondo solo. Chiedo gentilmente, a chi non dovesse parlare, il signor Gulli l'ho vista. Chi non dovesse parlare, su mia richiesta



COMUNE DI GENOVA

gentilmente, di disattivare il microfono e videocamera perché il Consigliere Vacabile, segnala che non si capisce granché.

C'era una mozione d'ordine del Consigliere Villa?

VILLA (PARTITO DEMOCRATICO)

Sì. Grazie Presidente. Sostanzialmente era quello che aveva già detto Crivello, essendo tanti gli auditi e credo assolutamente interessante ascoltarli tutti, capire come si intende andare avanti, visto che sapevo che poi i capigruppo si vedranno a una certa ora. Quindi dare davvero la giusta importanza e tempo a tutte le persone che sono gentilmente oggi venute in Commissione, chiaramente capire un attimino come si potrebbe fare, ecco.

Io propongo, ad esempio, di sentire gli auditi e poi eventualmente riconvocare la Commissione o meno, ecco, come voi ritenete, perché l'argomento è interessante, l'abbiamo richiesto da molto tempo e quindi, poi ridurre una Commissione soltanto a qualche ora, per così tanti – voglio dire – auditi, in un momento come questo, dove la mobilità la leggiamo dai giornali e quindi questa è una delle poche occasioni invece dove parlarne in Commissione.

Ecco, io credo che sia giusto darci dei modi e dei tempi. Grazie.

GRILLO (FORZA ITALIA)

Presidente Mascia, sono Grillo.

MASCIA (PRESIDENTE)

Prego Consigliere Grillo.

GRILLO (FORZA ITALIA)

Io voglio fare un appello a lei e ai capigruppo del Consiglio Comunale, considerato che oggi vi riunite parlate della proposta di riprendere le Commissioni nell'Aula Consiliare, quando credo che questa sia una proposta da attuarsi a partire dalla prossima settimana, perché incontriamo oggettive difficoltà a lavorare, o operare in teleconferenza. La valuti Presidente, lei e tutti i capigruppo. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie Consigliere Grillo. Prego Consigliere Pandolfo.



COMUNE DI GENOVA

PANDOLFO (PARTITO DEMOCRATICO)

Alla luce delle notizie che ci hanno dato i capigruppo, chiedo anche che si programmi una nuova Commissione in loco, così come è stata l'esperienza dello scorso 10 febbraio, 15 febbraio, non ricordo, proprio con tanti degli auditi, per verificare sul campo c'era anche l'Assessore Campora, credo che non fosse una Seduta di Commissione, ma fosse un appuntamento – come dire? – informale anche ai Consiglieri. Chiedo invece di convocare una prossima Commissione, quindi per il riaggiornamento che ci sarà per fare un sopralluogo con la opzione perlomeno sul tracciato delle piste ciclabili e sui nuovi punti che saranno interessati alla mobilità cittadina.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie Consigliere Pandolfo. Prego Bertorello.

BERTORELLO (LSP)

Mi scusi, solo una postilla se mi è consentita perché sono...

MASCIA (PRESIDENTE)

Una mozione d'ordine?

BERTORELLO (LSP)

Sì, una mozione d'ordine.

MASCIA (PRESIDENTE)

Prego.

BERTORELLO (LSP)

Sono d'accordo anch'io e il Consigliere Pandolfo che è più bravo mi ha rubato le parole, quindi mi associo alla sua richiesta, se se ne può tener conto.

Aggiungo solo una cosa, la Commissione la farà in loco, ma forse l'aveva già detto in una precedente Commissione anche il collega Maroni, la farei in bicicletta se è possibile, che ci sia la possibilità di farla in bicicletta, magari trovare il sistema, per i Commissari Consiglieri che non possono fruire ci sia un sistema di noleggio gratuito di prova, però per provare i tracciati, così facciamo una Commissione con un senso specifico, perché è importante vedere, è importante rendersi conto di come funziona a traffico regolare, ma è anche importante fare, per chi se la sente e chi è in grado, una prova pratica. Grazie.



COMUNE DI GENOVA

MASCIA (PRESIDENTE)

Sarà mia cura informare il Presidente di questa Commissione dei suggerimenti che sono arrivati anche da lei nell'ultimo intervento, ma anche ovviamente dei colleghi che ci hanno preceduto. Sicuramente un aggiornamento della Commissione si impone perché data la ristrettezza dei tempi, segnalata anche dal Consigliere Crivello, sarà importante comunque continuare ad approfondire la ogni tematica che, comunque dall'oggetto della Commissione è estremamente ampia e quindi, evidentemente non è neanche solo il tema della pista ciclabile, ma è proprio la mobilità in generale di Genova.

Per quanto riguarda gli auditi, devo dire la verità che dalla lista che ho tra l'altro letto poc'anzi, potrete tutti capire che la lista è piuttosto corposa, dubito che riusciremo a esaurirla tutta nell'ambito del tempo che questa mattina abbiamo a disposizione tutti insieme. Io chiedo gentilmente di disattivare i microfoni. Chiedo una cortesia, di disattivare tutti i microfoni a chi non deve parlare.

La mia proposta sarebbe quella, Consigliere Crivello accedo ovviamente anche prenderlo in considerazione, sarà mia cura sottoporlo alla Conferenza Capigruppo la proposta che ha fatto il Consigliere Grillo che sicuramente è una proposta che è nell'area da parte di molti, anche colleghi Consiglieri.

Chiedo però, scusate, di disattivare il microfono a tutti, gentilmente. Io non so chi stia parlando però evidentemente abbiamo aperto un microfono. Chiedo un attimo alla regia di verificare chi è che ha aperto il microfono e sta parlando.

INTERVENTO

Sì, Presidente. Verifichiamo subito, mi scusi.

MASCIA (PRESIDENTE)

Se gentilmente lo potete anche disattivare dalla regia a tutti i costi, anche a costo poi di doverlo fare rientrare, perché se no diventa ingestibile, abbiamo anche poco tempo e ci manca solo che siamo interferiti da tutti i rumori possibili e immaginabili.

Dicevo quindi se, soprattutto chi è intervenuto per mozione d'ordine è d'accordo, io manterrei fermo magari come orario finale di questa Commissione, concordando tutti poi un aggiornamento, il termine delle 11:30, giusto per essere un attimino laschi anche con il successivo appuntamento che abbiamo in Conferenza Capigruppo. Dopodiché, ovviamente faccio presente anche agli auditi, ma non vuole essere un sostitutivo perché è bene confrontarsi a parole, oralmente è la cosa più bella che c'è, la possibilità di far pervenire anche dei contributi scritti che possono essere utili come base di partenza di futuri interventi, cioè alla e-mail che avete a disposizione perché è quella dalla quale siete stati invitati, è possibile far pervenire dei contributi scritti e delle segnalazioni in merito alla tematica



COMUNE DI GENOVA

estremamente ampia che abbiamo sotto gli occhi, sarebbe importante che ci fossero giusto anche per cercare di rendere ancora più efficiente il nostro lavoro. Chiedo come cappello all'Assessore Campora di intervenire, dopodiché passo, come mi hanno richiesto i colleghi Consiglieri, alla posizione di chi appunto interviene in questa Commissione proprio come audito. Prego Assessore Campora.

CAMPORA (ASSESSORE MOBILITÀ)

Grazie Presidente. Molto brevemente perché gli auditi sono molti e questa Commissione ci serve soprattutto per ricevere suggerimenti, segnalazioni. Colgo però l'occasione semplicemente per comunicare una buona notizia che credo sia nota, che il Comune di Genova ha ricevuto dal MIT un contributo, un finanziamento di 3.000.000 euro sulle ciclabili su due annualità, quindi 2020/2021 per un totale di 3.000.000 euro. Questa è stata una decisione che è stata presa ieri dal MIT nel corso di una serie di finanziamenti che riguardano tutto il Paese, quindi il Comune di Genova avrà a disposizione questo importo che sicuramente accogliamo con grande favore.

Detto questo, siccome oggi gli argomenti sono diversi, perché si parla di mobilità dolce, si parla di trasporto pubblico, ritengo opportuno, come lei ha suggerito e come hanno suggerito i Consiglieri, diamo già la disponibilità per un'altra Commissione, ma anche magari per altre due Commissioni, in maniera tale da affrontare in ogni Commissione un tema specifico che può essere la mobilità dolce, la ciclabile piuttosto che il tema del trasporto pubblico che è un tema un po' a se e che necessita comunque di adeguato tempo per approfondire. Quindi mi fermo e sono qui, ascolto gli auditi. Grazie Presidente.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie Assessore. Allora, inizierei, andando in ordine di apparizione nella lista che ho a disposizione dell'elenco degli invitati, a chiamare il dottore Marco Beltrami, Amministratore Unico di AMT.

BELTRAMI (AMT)

Vi ringrazio dell'invito, poi sarà certamente interessante sentire le altre persone. Provo a fare due considerazioni solo di carattere un po' distonico, non parlerò di piste ciclabili, ma (inc.) volevo buttare lì, due riflessioni su quale sarà il futuro della mobilità pubblica.

Noi ci aspettiamo che gli effetti del Coronavirus abbiano una loro inerzia. In questo momento, voi sapete, il tema del distanziamento fisico è stato allargato arrivando a una soglia del 60% della portata, ma abbiamo comunque, al di là di tutto, una modifica proprio dei flussi della mobilità nell'ambito della città. Vedo due grossi aspetti, uno aspetto è le modifiche degli orari di lavoro, degli



COMUNE DI GENOVA

spostamenti, mettete anche lo *smart working*. Lo *smart working* inciderà, perché per esempio il Comune continua a essere *smart working*, altre grosse aziende, anche quando si ritornerà alla normalità hanno scoperto che lo *smart working* può avere un valore.

Quindi noi ci aspettiamo che una percentuale, non irrilevante di persone, per esempio, rimarrà in *smart working*. Stiamo cercando di fare delle stime in ottica per esempio 2021, come si modificherà il carico alla luce dello *smart working*. Stiamo facendo qualche analisi, ma anche questo credo sarebbe un tema da analizzare.

Il secondo punto, riguardante il trasporto pubblico, è l'effetto psicologico del Covid. Credo che tutti quanti noi, al di là della prudenza che stiamo avendo nei rapporti impersonali, conosciamo persone che tuttora escono con difficoltà da casa, non frequentano gli ambienti pubblici. Quindi ci saranno anche tante persone nel 2021 mi immagino ancora che, per motivi psicologici di qualche tipo, avranno remore – ripeto – anche comprensibili a muoversi, con modifiche dell'impatto sulla mobilità. Quindi da un lato un calo della domanda di trasporto pubblico, magari un'ulteriore crescita del trasporto individuale.

Quindi questo vedo prospetticamente degli elementi che andranno ad impattare sulla mobilità, che ci obbligheranno a ridisegnare un po' tutto il sistema del trasporto pubblico, tenendo presente, scusate se vado poi sempre anche in tema economico, che il modello AMT è un modello basato su un'azienda virtuosa, con ricavi da tariffazione di oltre il 35%.

Quindi un eventuale calo della domanda, potrebbe avere un impatto sui conti aziendali e qui mi fermo, vorrei introdurre questi due temi che andassero proprio un po' a fare un ragionamento che va al di là del breve, ma vado ancora un attimo in avanti delle riflessioni su come sarà il futuro della mobilità pubblica nell'ambito della città. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie Presidente, sicuramente, se posso permettermi, il problema dello *smart working* impatta sicuramente, per quanto sia ovviamente una nuova frontiera, anche sul tema del trasporto pubblico, perché evidentemente si tratta anche di persone che hanno meno necessità di prima di andare e recarsi fisicamente al posto di lavoro. Questo evidentemente qualche ripercussione sul trasporto pubblico, la può avere, è un bello spunto di riflessione.

Passerei al signor Matteo Ellena di Fridays For Future Genova. Prego signor Ellena.

ELLENA (FRIDAYS FOR FUTURE GENOVA)

Buongiorno a tutti e grazie per l'invito.

Noi speravamo che con la Fase 2 il Comune potesse accelerare la transizione a una mobilità sostenibile, ma purtroppo non è così. Ci ritroviamo in una situazione



COMUNE DI GENOVA

drammatica, traffico, incidenti stradali e soprattutto gli effetti che questa mobilità insostenibile ha sull'ambiente in cui viviamo. Ribadiamo il concetto che quando parliamo di impatti ambientali, non ci riferiamo solo a quelli legati all'inquinamento atmosferico, quindi le polveri sottili e diossido di azoto *in primis*, ma anche e soprattutto alle emissioni di CO2 che come ben sappiamo vanno a incidere sul clima.

I trasporti sono causa di più del 20% delle emissioni della CO2 e il maggior impatto è dato dalle auto, dalle moto, dai camion che hanno motori termici. Questi dati sono confermati anche dal sito della Regione Liguria, li abbiamo visti giusto qualche giorno fa, ma la nota dolente è che risalgono al 2011. Noi abbiamo bisogno di dati anche più aggiornati, non possiamo basarci su dati del 2011. Il fatto che non ci siano dati disponibili, dimostra il fatto che il tema dell'emergenza climatica non è affrontato con la giusta serietà.

Spero che su questo ci possiate smentire, che ci possano essere dei dati più aggiornati e che vengano aggiornati di continuo nel tempo.

L'inizio della tracciatura della rete ciclabile di emergenza, ci aveva dato un briciolo di speranza, speravamo veramente che le cose potessero cambiare fortemente, su tutti i fronti della mobilità. Purtroppo non è stato così, tutti gli altri temi scritti all'interno della lettera, non sono stati considerati e affrontati nella giusta maniera al momento.

Vorrei ribadire l'importanza di azioni volte al miglioramento di trasporto pubblico che era il primo punto della lettera. Il 30% dei genovesi si sposta con i mezzi pubblici e già ora, gli autobus non sono sufficienti per garantire il distanziamento fisico e spesso si creano delle situazioni spiacevoli di tensione fra le persone che sono all'interno del veicolo.

In più, a settembre, ottobre, quando gli studenti torneranno a scuola e i lavoratori termineranno le ferie e le casse integrazioni termineranno, c'è il rischio che la città di blocchi.

Noi abbiamo scritto una serie di punti all'interno della lettera e io vi cito quelli relativi al trasporto pubblico. Innanzitutto stabilire corsie dedicate e i mezzi pubblici su tutti gli assi principali della città, a scapito delle corsie dedicate alle auto, in modo da rendere più conveniente e rapido muoversi con i mezzi pubblici.

Ad oggi ci troviamo situazioni paradossali in cui ci sono nelle corsie dedicate agli autobus, all'interno delle corsie ci sono i parcheggi blu; questo è veramente paradossale, un esempio sono via Canevari.

In più piano abbiamo chiesto all'interno della lettera di aumentare sensibilmente la frequenza di mezzi, come già è stato fatto in altre situazioni di emergenza, come ad esempio nel crollo del Ponte Morandi. Abbiamo chiesto di utilizzati tutti i veicoli a disposizione, incluse le riserve. Ci sono 250 autobus non utilizzati e in più, se mancano gli autisti perché non assumere di nuovi? Perché non coinvolgere magari autisti di granturismo, dei pullman granturismo, in cassa integrazione? Spesso si parla di mancanza di lavoro, questo è lavoro che alla comunità serve. Abbiamo chiesto di rendere gratuito, scontato il servizio a partire dagli impianti di risalita per precise fasce di popolazione. Abbiamo chiesto di adottare il principale



COMUNE DI GENOVA

autobus e mezzi di supporti per il trasporto biciclette, infine di potenziare il servizio navebus.

Questo che ci chiediamo è come mai, azioni come queste, alcune anche a costo quasi zero, come la tracciatura delle linee dedicate agli autobus non siano state ad oggi ancora fatte. Questo evidentemente non c'è la volontà politica di farlo, noi capiamo, c'è la paura di togliere spazio alle auto, di togliere posteggi, di creare malumori, questo lo capiamo, ma purtroppo siamo in una situazione di continua emergenza.

Ora più che mai abbiamo bisogno che tutte le parti politiche condividano la necessità di una mobilità sostenibile. Abbiamo bisogno anche che vengano prese decisioni forti per il bene di tutti. Quindi vi chiediamo di darci una risposta su tutti i punti della lettera, ma con i fatti, realizzandoli prima della fine dell'estate e poi proseguendo nel realizzare ciò che ora è temporaneo in qualcosa di strutturato, come ad esempio le corsie in sede protetta del trasporto pubblico. Alla fine le opzioni sono due, o vengono date alternative alla mobilità, di mobilità valida e sostenibile ai cittadini, che si devono spostare, oppure si lascia una situazione come quella attuale. Gli autobus sono strapieni, il traffico, gli incidenti, i cittadini sono incattiviti e si continua a produrre emissione di CO2 che porterà a problemi ancora più devastanti.

Quindi vi chiedo, voi avete la possibilità di cambiare le cose nell'immediato e vi chiediamo da farlo. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie signor Ellena. Il signor Andrea Garibaldi di Massa Critica Genova, prego.

GARIBALDI (MASSA CRITICA GENOVA)

Ci sono. Sto condividendo lo schermo, se lo vedete, se riesco, se no parlerò normalmente. Fatemi sapere se lo vedete, io sto cercando di dividerlo.

MASCIA (PRESIDENTE)

Chiedo ai tecnici della regia se si riesce a condividere.

GARIBALDI (MASSA CRITICA GENOVA)

Se mi dicono di no, entro breve, vado comunque presentando la mia presentazione senza problemi.



COMUNE DI GENOVA

RENGO (REGIA)

Sono Rengo dalla Regia, Presidente. Garibaldi può condividere utilizzando il terzo pulsante da sinistra, se lei sposta il mouse sulla finestra di conferenza.

GARIBALDI (MASSA CRITICA GENOVA)

Sì, lo sto facendo, però mi dice “connessione in corso”. Facciamo che inizio, se no facciamo tardi.

Io sono Andrea Garibaldi, Massa Critica Genova, e facciamo parte di Rete Genova Sostenibile che è la rete di associazioni che oggi ha 54 associazioni tra realtà locali e associazioni che ha inviato una lettera, ormai due mesi fa, che tutti conoscete riguardo alla mobilità sostenibile, gli interventi per la Fase 2.

Di cosa voglio parlare oggi? Parlerò dei danni della mobilità autocentrica, diciamo, della motorizzazione privata quindi, della riduzione netta dell’emissione durante il *lockdown*, quindi degli obiettivi e delle soluzioni che sono la mobilità sostenibile, delle richieste che abbiamo da fare al Comune su questo argomento.

Non so se vedete, ma volevo mostrarvi un grafico si vede la correlazione sui cambiamenti climatici tra le cause e la temperatura che si stanno alzando a dismisura dal 1900 ad oggi e stiamo arrivando – diciamo – oltre il grado di aumento di temperatura non ce lo possiamo permettere perché un grado e mezzo è il massimo. Per far questo, per evitare cambiamenti climatici irreversibili dovevamo stare sotto i 350 parti per milione, ora invece siamo oltre i 400.

Per diminuire la percentuale di gas serra, qual è la cosa che dobbiamo fare? Qui entro nella parte trasporti. Secondo uno studio dell’Agenzia Europea per l’Ambiente il 27% delle emissioni CO2 dell’Europa è provocata dai trasporti e oltre il 20% dalle automobili.

I trasporti sono l’unico settore, le cui emissioni sono aumentate dal 1990 invece di diminuire secondo gli obiettivi che ci siamo dati che sono quelli di riduzione al 100% di emissione entro il 2050. Qui poi ho i grafici, se non li potete vedere vado avanti.

Il secondo punto dei danni della mobilità basata sulle auto, sono le morti premature per inquinamento atmosferico, che in Italia sono ben 66.200, secondo sempre la fonte Agenzia Europea per l’Ambiente, in Europa 372.000 le morti premature a causa di biossido di azoto e particolato atmosferico in particolare.

Il terzo punto dei danni della mobilità basata sulle auto è l’occupazione degli spazi. Le auto occupano in movimento, secondo una stima, 140 mq in movimento, da fermo è 20 mq, una persona in un mezzo pubblico 7 mq, una persona in bici in movimento 5 mq, una persona che va a piedi in movimento 2 mq, ferma mezzo metro, quindi è un cambiamento molto evidente. Cioè, la media degli spazi di una città occupati dalle auto è il 50%.

Quarto punto, dei danni della mobilità basata sulle auto, sono i tempi dilatati di spostamento. In particolare Genova è la quarta città più congestionata d’Italia, i genovesi in media, secondo uno studio di TomTom del 2019, passa il 31% del tempo in più, rispetto a quanto necessario per spostarsi in città.



COMUNE DI GENOVA

L'ultimo punto che volevo citare dei danni più grossi, riferiti a questo tipo di mobilità che ormai è obsoleto, è la violenza stradale, quindi i dati Istat dicono che in un anno ci sono 3.334, questo è un dato del 2018, morti per violenza stradale, e 243.000 feriti, quindi 9 morti di cui 2 pedoni e 666 feriti più o meno gravi al giorno in Italia; quindi è una cifra allucinante.

In più volevo sottolineare come secondo uno studio di iSport, nel raggio di due chilometri, le persone utilizzano le auto per il 27% e nel raggio di 2 o 10 chilometri per il 72% in Italia. Questo è assurdo perché i mezzi più veloci, entro due chilometri è andare a piedi ed entro i 2 e 10, è la bicicletta, oltre che il mezzo pubblico ovviamente, nel caso le corsie fossero libere e le gli orari frequenti.

Un'altra cosa che volevo sottolineare è che l'Italia ha quasi 70 auto ogni 100 abitanti ed è il numero più alto in Europa, quindi è un problema molto grande.

Cosa è successo durante il *lockdown*? Durante il *lockdown* nel mondo sono state ridotte e si stimano il 35% delle emissioni di CO2. In Europa, c'è uno studio che dimostra che è stato ridotto del 40% il biossido di azoto, con 1.500 decessi evitati in Italia, 11.000 in tutta Europa. Da qui, vi voglio citare i dati di un sondaggio che è stato appena fatto, che chiede agli italiani: "Volete tornare ai livelli di smog pre-Covid?", in Italia il 78% dice no; una cifra fra il 75% e l'80% si dice favorevole alla riduzione di divieti di ingresso in città alle auto e di area a zero emissioni, di utilizzare più spazio pubblico all'uso della bici, più aree e strade dedicate alla pedonalità.

Da qui passiamo al punto importante: quali sono gli obiettivi del nostro movimento e della rete Genova Sostenibile? È quello di tutti, cioè ridurre le emissioni di gas serra, quindi la CO2, del 50% entro il 2030 e del 100% entro il 2050 per evitare i cambiamenti climatici irreversibili; diminuire allo stesso modo, sensibilmente i livelli inquinanti biossido di azoto e polveri sottili per evitare le morti premature e restituire gli spazi della città alle persone e alla vita; azzerare le morti per violenza stradale e infine dare la possibilità a tutti di spostarsi con mezzi sostenibili.

Quale sono le soluzioni? Penso che tutti vogliamo attuare: ridurre le auto e le moto in città e gli spazi ad essi dedicati, scoraggiandone l'uso; far passare la gran parte degli utenti a dall'auto, a mezzi sostenibili, e poi incentivare invece il trasporto pubblico, la mobilità pedonale, la mobilità ciclistica e micromobilità, lo *smart working* e facendo una forte campagna informativa.

Ci sono studi che dimostrano che la bici, per esempio, è un mezzo molto più veloce, durante le ore di punta in città dell'automobile, 15 chilometri all'ora in media, contro 10; è uno studio di Wicity.

Quello che noi chiediamo in questo momento, oltre che dare la disponibilità continua al Comune per la collaborazione e aiutarlo come stiamo facendo a risolvere il problema, e a far sì che Genova sia una città... diventi una città moderna e totalmente sostenibile, chiediamo al Comune però, per monitorare questi obiettivi, ci servono dati aggiornati su Genova, per quanto riguarda, come ha detto Matteo, la CO2, la NO2 e le polveri sottili, gli spazi occupati da auto e moto, i morti per violenza stradale – questi dati dopo un po' di tempo si trovano – la variazione di percentuale sull'utilizzo della mobilità sostenibile, e quanti utenti



COMUNE DI GENOVA

il Comune ha intenzione di far passare dall'auto, dalla moto ai mezzi sostenibili e entro che data, in modo da poter collaborare al meglio e monitorare i risultati.

Vi faccio infine solo due esempi virtuosi, uno in un Paese diciamo che viene reputato più indietro dell'Italia e un altro invece più avanti diciamo, il primo esempio è il Ciclopaseo a Quito in Ecuador, cioè che è un Paese che normalmente più indietro dell'Italia, però ogni domenica chiude 35 chilometri al traffico privato e motorizzato per ridarlo alle persone, io propongo che questo venga fatto anche a Genova per iniziare, almeno partendo dalle domeniche.

Un altro esempio virtuoso, invece di un Paese diverso, è Copenaghen dove uno studio dimostra che il 72% delle persone va a lavoro in bici, il 21% con mezzi pubblici e l'8% a piedi. Quindi il 92% con mezzi sostenibili e solo... 91% con mezzi sostenibili e solo il 9% in auto.

Finisco con un motto della Massa Critica in tutto il mondo che è *"Non sei bloccato nel traffico, ma tu sei il traffico"*, nel senso che noi siamo il traffico e dice: *"Usa la bici e il trasporto pubblico e finalmente ti sentirai libero"*, finisco dicendo: insieme riusciremo a trasformare Genova in una città sostenibile essere lo vogliamo.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie signor Garibaldi. Chiedo e rinnovo l'invito agli auditi, anche alla luce che sono stati elencati e a cui si è fatto riferimento che sono anche molto interessanti, se è possibile metterli a disposizione dei Commissari anche in forma cartacea, anche solo come un promemoria, perché appunto sono molto interessanti e meriterebbero un approfondimento anche in vista degli aggiornamenti di questa Commissione che abbiamo detto che sarà uno, ma probabilmente ce ne vorranno anche due, perché le tematiche in ballo sono veramente tante e sono tutte molto importanti per la vita di questa città e la vivibilità di questa città.

Passerei a Giacomo D'Alessandro di Cittadini Sostenibili. Io vedo, scusatemi, due mozioni d'ordine, che sono una del Consigliere Vacalebre e una del Consigliere Giordano. Ora non so se quella del Consigliere Vacalebre sia già quella esaurita, ma quella del Consigliere Giordano sicuramente no, anche se mi dice: "Dopo gli auditi mozione d'ordine", però a questo punto rischiamo di andare, diciamo poi, verso la fine della Commissione. Se il Consigliere Giordano vuole per caso già esporla già adesso, mi scusi signor D'Alessandro se mi permetto, ma così vediamo un attimo di... Consigliere Giordano.

GIORDANO (MOVIMENTO 5 STELLE)

Grazie Presidente. La mozione d'ordine nasce proprio dalla riflessione che ha fatto l'Assessore Campora di cui ringrazio l'onestà intellettuale di un percorso di trasparenza nella comunicazione comunicando appunto il finanziamento che il Governo ha messo in atto, anche nel Comune di Genova, nonché della Regione Liguria e tutto il Paese.



COMUNE DI GENOVA

Insomma ultimamente si sente che la colpa è sempre del Governo, quindi diventa anche difficile a stabilire quali sono le realtà. Quindi l'onestà intellettuale dell'Assessore Campora apre comunque una discussione estremamente interessante.

Però siccome la Commissione sicuramente l'hanno chiesta tanti gruppi, tra cui il nostro, in più occasioni, secondo me il valore aggiunto di questa Commissione è proprio unire tutti gli aspetti dell'ecosostenibilità, del trasporto pubblico eccetera, quindi è vero che l'Assessore ha detto che dovremmo poi affrontare in blocchi determinati argomenti, però ritengo che la sinergia tra tutte le figure che oggi sono presenti, è estremamente interessante dal punto di vista proprio di confronto su tutte le realtà che rappresentano. Quindi non concordo, a meno che non ho capito male, sul discorso dell'Assessore di proseguire poi la Commissione a blocchi, ma direi che comunque deve essere una sinergia che dà l'opportunità di trovare poi dopo binario su cui dobbiamo lavorare. Grazie Presidente.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie Consigliere Giordano. In realtà vi era un suggerimento diciamo che poi recepiva, così come l'ho appreso io, con l'onestà intellettuale che gli riconosciamo tutti, recepiva a un Consiglio e di una indicazione che proveniva anche dai Commissari che l'hanno preceduta nelle mozioni d'ordine. È chiaro che più l'argomento è vasto e più si rischia poi di perdersi in tutti i meandri possibili e immaginabili, anche se giustamente, come dice lei, sono tutti interconnessi, penso al trasporto pubblico, effettivamente non si può parlare di piste ciclabili senza parlare di trasporto pubblico e anche di chi lavora nel trasporto pubblico, perché fosse per me andremo tutti a piedi, tra virgolette, potrebbe ragionarlo qualcuno, però francamente alla fine ci sono anche tutta una serie di reti di trasporto di cui bisogna tener conto. Prego signor D'Alessandro. Signor D'Alessandro non la sentiamo, forse deve attivare il microfono soltanto. La vediamo, ma non la sentiamo. Deve cliccare sulla sua immagine e le comparirà l'icona del microfono e dovrebbe riuscire a parlare tranquillamente. Intanto ringrazio il Consigliere Vacalebri che mi ha appunto confermato che la sua mozione d'ordine era superata.

Signor Garibaldi, come dicevo, se la condivide all'indirizzo con cui sono stati invitati alla Commissione, nel frattempo che il signor D'Alessandro riesce a connettersi, sicuramente sì; magari lo mandi a quell'indirizzo dal quale lei è stato invitato alla Commissione, in modo tale che poi venga veicolato a tutti i Commissari di questa Commissione la sua presentazione, e la ringrazio se vorrà farlo. Invito appunto di nuovo tutti gli altri auditi a fare lo stesso per i loro contributi perché comunque avere anche dei contributi scritti è importante.

Signor D'Alessandro noi andiamo avanti. Grazie mille. Signor D'Alessandro andiamo avanti con Stefania Rossi della Fiab Genova, se riesce a connettersi. Stefania Rossi della Fiab è presente? Andiamo avanti con Legambiente, il signor Federico Borromeo.



COMUNE DI GENOVA

BORROMEO (LEGAMBIENTE)

Grazie Presidente, Consiglieri, coauditi, io inizio sul tema dello *smart working* richiamato dagli interventi che mi hanno preceduto. Ridurre gli spostamenti risparmiando tempo e qualità della vita è una pratica a cui si rende necessario anche il sostegno del Comune, perché ovviamente gli enti pubblici lo stanno già facendo, però bisogna trovare le forme e i modi per ritornare virtuosi, la riduzione dei costi sociali che questa buona pratica consente. Tra l'altro c'è anche la questione della scuola, quindi anche il cosiddetto *smart learning*, perché la necessità sull'eventuale, va a compensare sulla questione della scuola, cioè c'è un punto che riguarda lo *smart working* anche sulla scuola, per quello che riguarda gli insegnanti, però il cosiddetto *smart learning*, per cui tutto il problema dei ragazzi, perché la necessità del trasporto pubblico dedicato diventerà impellente, poi con la ripresa di settembre, perché ci auguriamo tutti che possano tornare in parte almeno a studiare anche in classe, per cui forme come il bicibus e come il pedibus possono risolvere alcune criticità anche poi sul territorio.

La questione del trasporto privato, ne faceva riferimento anche Marco Beltrami di AMT, allora intanto ci sono i buoni di mobilità previsti dal Decreto Clima per rottamare l'auto verso una mobilità sostenibile. Da questo punto di vista ognuno deve fare la sua parte, però in questa sede, io lo dico al Comune, lo dico ai Consiglieri, perché è possibile fare – diciamo così – delle operazioni sia di diffusione che di incentivo per poter portare avanti questo tipo di politiche, ci come i *sharing*, cioè parliamo delle auto elettriche, delle e-bike, ma anche degli scooter e dei monopattini che adesso sono resi compatibili all'interno del codice della strada.

Tutto questo sistema è da implementare. Noi stiamo facendo uno studio come Legambiente a livello nazionale e vi spoilerò questa notizia: praticamente da questo mese in Italia ci sono 21.000 colonnine elettriche, più le *supercharger* di Tesla a fronte di 20.800 distributori di benzina. Quindi come dato diciamo che la possibilità di ricaricare elettricamente per la prima volta supera la possibile di fare benzina. È un dato significativo di dove stiamo andando.

Parlo di biciclette, le bike, è necessario e serve anche per superare quelli che sono i problemi relativi ai dislivelli da parte dell'orografia genovese. È un mezzo non inquinante, consuma poco, consente di mantenere le distanze. Gli incentivi alla bici di pedalata assistita, che quindi possono risolvere quel tipo di problema, ma ci sono, vanno attivati e bisogna metterli a sistema. Bene gli investimenti da parte del MIT che Matteo Campora ci segnalava, è necessaria una progettazione partecipata da questo punto di vista, iniziando dalla proposta che il Consigliere Bertorello stava facendo, rispetto anche al lavoro di questa Commissione. Andrebbe estesa un po' anche alla progettazione, quindi non solo andare a vedere quello che c'è, ma estenderlo anche a quello che è necessario fare, perché servono i percorsi protetti sulle principali direttrici. Chiudo sulla questione del trasporto pubblico, perché dedicare spazi nuovi e corsie preferenziali per rendere



COMUNE DI GENOVA

maggiormente efficiente e anche attraente il trasporto pubblico, aumentando il numero dei mezzi per esempio, dico alcune cose che sono già state riportate da chi è intervenuto prima di me, da un lato può garantire il distanziamento sociale, perché un aumento del numero dei mezzi può fare questa roba, dall'altra può prevedere delle situazioni, per esempio di evitare rotture di carico che sono una delle principali cause di insicurezza percepita, poi pensiamo al tema del maltempo eccetera, proprio al fine di rendere attrattivo il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato. Sulle corsie ne parlava bene Matteo Ellena di Fridays for Future, perché è chiaro che quando l'asse preferenziale non è protetto del trasporto pubblico, si causano ritardi, incertezze sugli arrivi e situazioni di questo tipo. Auspico che il Comune possa intraprendere questo cambio di passo, su cui – ripeto – ognuno deve fare la sua parte, ma sicuramente l'ente locale ne ha il compito di coordinamento, di incentivo e anche di monitoraggio, per cui c'è il tema dei dati che qualcuno già prima di evidenziava. Cioè, i punti chi mi sembrano un po' questi, la strada per lavorare mi sembra un pochino questa. Grazie a tutti per l'attenzione.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie mille a lei. Il signor D'Alessandro, per caso, è riuscito a connettersi, riesce a parlare?

MASCIA (PRESIDENTE)

Ho notato che c'era, ma non riusciva forse ad alzare l'audio. Prego, prego.

D'ALESSANDRO (CITTADINI SOSTENIBILI)

Io faccio una breve riflessione su quelli che abbiamo scritto come spunti di campagna informativa, nella lettera era un paragrafo. Stiamo sviluppando con un gruppo di lavoro un insieme di spunti e comincio a condividere con voi alcune cose che si potrebbero fare nell'immediato perché, come abbiamo visto dall'esperienza delle proteste rispetto alla ciclabile di Corso Italia, è chiaro che va accompagnata, tutta l'attività di transizione della città a una mobilità sostenibile, da un lavoro informativo e culturale, a fronte di una popolazione che naturalmente in gran parte non è abituata a tutto questo. Quindi anche tanti aspetti tecnici delle tracciature, di come funzionano, della sicurezza, del perché le zone 30, sono tutte cose che vanno rese sempre più evidenti, così come vanno rese evidenti i vantaggi di avere a disposizione delle tratte dove la mobilità sostenibile possa avvenire con la precedenza, con una sua legittimità e con una sua sicurezza rispetto al traffico privato.

Vado a elencare alcuni punti. Premetto che noi abbiamo pensato a delle proposte da affidare al Comune, nel senso che prima di tutto sarebbe importante che i



COMUNE DI GENOVA

canali ufficiali del Comune, i canali istituzionali della città, potessero fare un servizio di informazione di conoscimentizzazione dei cittadini.

GRILLO (FORZA ITALIA)

Non si sente.

MASCIA (PRESIDENTE)

Consigliere Grillo mi perdoni, il signor D'Alessandro è quello audito di Cittadini Sostenibili, non lo sente? Lo sentiamo tutti. Prego signor D'Alessandro.

D'ALESSANDRO (CITTADINI SOSTENIBILI)

Grazie. Uno dei primi passi che si può fare e che noi suggeriamo di attuare da subito, perché è veramente una bella occasione: esiste una campagna, alcuni di voi l'avranno forse vista sui social, che è stata creata da un'associazione nella città di Bologna; la campagna comunicativa si chiama: "Andrà tutti in bici". È una campagna che è stata creata appositamente per essere declinabile in qualunque altra città, con un'offerta all'associazione possibile avere direttamente i file e le grafiche da adattare e da replicare anche su Genova, con una tempistica di affissione gratuita sugli spazi di competenza comunale, piuttosto che sugli autobus, avremmo la possibilità in pochi giorni di avere attiva una prima campagna di sensibilizzazione che risponda già all'esigenza più immediata, che ovviamente è quella di fare cultura sulla ciclabile.

È una campagna efficace, molto semplice. Alcuni degli slogan si agganciano anche all'emergenza che abbiamo vissuto, come uno degli slogan è: "Installa l'antivirus, scegli la bici", riferendosi appunto alla mobilità sostenibile come antivirus a diversi problemi, non ultimo anche rafforzare l'apparato respiratorio, però in generale a far fronte a diverse emergenze che vive la città. Questa è una prima possibilità. Sul sito andràtuttiinbici.it trovate poi a le specifiche di questa campagna che sarebbe già disponibile.

Un secondo punto importante che abbraccia anche tutti i temi di cui noi parliamo nella lettera, non solo la ciclabilità, sarebbe creare una *landing page* dedicata sul sito del Comune alla *smart mobility*, in cui caricare le Faq, soprattutto gli approfondimenti, le domande, i dubbi più frequenti, quindi le risposte ai dubbi più frequenti, su tutte le tematiche che riguardano la mobilità sostenibile, a partire da come sono fatte le ciclabili, ma anche da come si può vivere e implementare la mobilità pedonale, come si può utilizzare al meglio il trasporto pubblico e via dicendo, tutti quelli che sono i dubbi più frequenti, i luoghi comuni anche più frequenti. Quindi un mini sito all'interno del sito istituzionale proprio dedicato allo *smart mobility* da aggiornare con i kit di informazioni e di strumenti necessari sia per chi già utilizza questi mezzi (trasporto pubblico, biciclette e monopattini,



COMUNE DI GENOVA

per chi va a piedi) sia perché potrebbe utilizzarli, ma ha dei dubbi, ha delle diffidenze e ha bisogno di strumenti in più.

Un altro punto su cui bisognerebbe investire in questo momento è quello che io ho chiamato i *gadget* dell'orgoglio, cioè bisogna aiutare chi già ha fatto, a volte anche con fatica, la scelta di utilizzare una mobilità sostenibile, di utilizzare altri mezzi alternativi per muoversi in città, bisogna aiutare le persone a vantare questa scelta, con un piccolo *gadget*, una targhetta, un adesivo, poi le forme possono essere varie, che ti permetta di dire a tutti, quando vai in giro: "Io ho scelto questo e quindi faccio questo beneficio, produco questo beneficio per la città"; "Io vado a piedi e quindi risparmio tot. polveri sottili, tot. tempo nel cercare il parcheggio"; "Io vado in bici e quindi io vado con..."; "Io prendo i mezzi pubblici e quindi produco questo beneficio per la città". Questo è un altro punto su cui bisognerebbe investire, dare appunto uno strumento riconoscibile, visibile a tutti i cittadini che possono rafforzare il valore sociale della loro scelta. Un'altra proposta tra quelle che si possono realizzare nell'immediato, è proprio quella di creare delle card sia digitali, sia cartacee per ciascuno di questi quattro temi di cui abbiamo parlato nella lettera: la mobilità ciclabile, micromobilità, trasporto pubblico e *smart working* e pedonalità. Delle card che in breve, insomma con un *visual* attraente riescano a condensare le informazioni essenziali sul valore che ha quel tipo di mezzo, quindi trasporto pubblico: che cosa aggiunge di positivo alla vita cittadina, che cosa aggiunge di positivo alla persona che lo usa? Così la ciclabilità, così la pedonalità e via dicendo. Un piccolo strumento molto agile di comunicazione che può diventare distribuibile per fare cultura in tanti modi attraverso i canali esistenti in città.

Come ultimi punti, tra quelli che abbiamo messo come priorità nella fase informativa, comunicativa, uno in parte l'ho già detto, era quello di investire sulle *Faq*, le famose domande frequenti che gli utenti, o che tra virgolette gli avversari di un concetto possono mettere in campo, i luoghi comuni, le critiche. Dare risposte puntuali, argomentate e precise a tutte le domande, le critiche, i dubbi e i luoghi comuni, per esempio sulle ciclabili, che è già la parte che è anche insieme a *Fiab* e altre associazioni stiamo sviluppando, perché è forse l'esigenza più immediata viste anche sui social tutte le criticità che sono state poste da molti utenti sulla rete di emergenza. Le *Faq* possono essere declinate in molti formati, dalle adesso video-pillole, alle card grafiche, alle info grafiche, alle illustrazioni e via dicendo.

Però è un tema molto importante poter rispondere da subito punto su punto in modo molto chiaro, eloquente ed evidente alle criticità che arrivano e che arriveranno.

L'ultimo punto, esiste in qualche città è stata fatta un'iniziativa di cartine, chiamate bicipolitana, sarebbe molto utile per Genova, cominciare a creare una sua mappa, una sua cartina della mobilità dolce, proprio per comunicare il messaggio che la comunità dolce non è l'*optional* per l'appassionato della domenica, o meglio non è solo quello, per chi non ha tempo, perché poi molte delle critiche che arrivano è: chi deve lavorare, ha bisogno di andare in auto, non rompete le scatole. La mobilità dolce è una infrastruttura, bisogna trasmettere ai



COMUNE DI GENOVA

cittadini questo messaggio. Le nuove ciclabili sono una infrastruttura di mobilità, molto leggera, quasi impalpabile, eppure fondamentale, così come i percorsi pedonali, così come i percorsi di trasporto pubblico. Allora occorre cominciare ad avere una mappa, una cartina che renda evidente sia ai cittadini, sia ai turisti, sia in generale a tutte le persone che si espongono alla mobilità cittadina che rende evidente l'infrastruttura *smart mobility* a Genova. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

La ringrazio signor D'Alessandro, in particolare per il taglio molto propositivo del suo intervento. Le chiedo una cortesia, e la rinnovo anche a tutti gli altri auditi, ma lo chiedo in particolare a lei, visto che ha fatto proprio delle proposte molto puntuali e precise, se ci fa avere alla Commissione all'indirizzo dal quale è stato convocato, un promemoria con le sue proposte, perché mi sembrano e non solo a me, molto interessanti. Grazie.

D'ALESSANDRO (CITTADINI SOSTENIBILI)

Certamente. Grazie a voi.

MASCIA (PRESIDENTE)

Vedo la signora Stefania Rossi che vedo in collegamento video, se è anche in collegamento audio può parlare e fare il suo intervento, grazie, di Fiab. Ce la fa signora Rossi? Non la sentiamo però, la vediamo, ma non la sentiamo. Forse è l'auricolare che non le permette di, no, non la sentiamo signora Rossi. Non la sentiamo, probabilmente nelle opzioni audio, forse deve mettere l'auricolare, non la sentiamo proprio. La vedo, ma non la sento. Andrei nel frattempo un attimo avanti con il signor Romolo Solari che è il Presidente di Fiab Circolo Amici della Bicicletta.

SOLARI (PRESIDENTE FIAB)

Buongiorno, mi sente Presidente?

MASCIA (PRESIDENTE)

Sì, certo, grazie.

SOLARI (PRESIDENTE FIAB)

Perfetto. Buongiorno a tutti. C'eravamo lasciati con molti di voi in una bella mattina di febbraio, quando avete fatto con noi il giro del centro in e-bike e



COMUNE DI GENOVA

monopattino. Era stata una pattuglia bipartisan di Consiglieri Comunali che ha sperimentato sul campo che a Genova, con la mobilità dolce si può circolare. Da allora è cambiato il mondo, siamo piombati nell'incubo del Covid-19, non ne siamo ancora usciti purtroppo, nonostante che le cose vadano meglio.

Le nuove regole di distanziamento fisico, hanno cambiato anche il modo di utilizzare i mezzi di trasporto, imponendo la riduzione della capacità dei mezzi pubblici e costringendo molte persone a ricorrere al mezzo privato.

Tuttavia la criticità ha creato anche delle opportunità, qualcuno ne ha già parlato, basti pensare all'accelerazione della informatizzazione in tutti i campi, allo *smart working* e ai provvedimenti in favore della mobilità dolce, abbiamo visto che arriveranno 3.000.000 di euro, come ha detto l'Assessore.

Proprio in tema di mobilità, moltissime città italiane, europee, del mondo, hanno pensato che il ritorno alla normalità non poteva più essere come prima, vuoi per far fronte al necessario ridimensionamento della capacità del trasporto pubblico di cui abbiamo detto; vuoi perché ce si fossero ancora dei dubbi, è diventato evidente che durante il *lockdown*, quando le auto non circolavano, la qualità dell'aria è migliorata notevolmente.

Anche Genova ha intrapreso la strada per una mobilità più *green*, direi anche con molto coraggio, perché molte città italiane, anche più grandi di noi stanno osservando quello che succede nella nostra città.

È in corso la sistemazione dei primi 30 chilometri di rete ciclabile di emergenza. Dobbiamo dire che voi, tutti i Consiglieri Comunali in questi ultimi due mesi, perché noi abbiamo seguito quello che avete fatto e quello che avete detto, avete approvato all'unanimità mozioni sia di maggioranza che di opposizione che chiedano al Sindaco, alla Giunta, maggiore sicurezza per gli utilizzatori delle bici e dei monopattini, segnaletica adeguata per i percorsi ciclabili, posteggi coperti per biciclette e monopattini, estensioni delle piste ciclabili anche alle periferie e così via, di questo ve ne siamo grati.

Possiamo dire a questi punti che la volontà politica di andare verso una mobilità ciclistica, o anche di micromobilità c'è. La rete di emergenza, anche se sta andando avanti più lentamente di quello che potevano essere le promesse, sta andando avanti.

Si è avviato il processo partecipato per la formazione del *biciplan* che sappiamo che sappiamo è di competenza della Città Metropolitana. Il *biciplan* tratterà della rete ciclabile futura, della rete ciclabile strutturata, però comunque il Comune ha già molti progetti in corso per la rete ciclabile strutturata. È opportuno che renda disponibili questi progetti alle associazioni come la nostra per raccogliere i suggerimenti.

Non sono sufficienti le 4 slide che sono state caricate sul sito del Comune per far vedere come sarà questa rete, è necessario confrontarsi con gli uffici su questo, nella loro totalità del progetto, perché da quello che abbiamo potuto vedere in quelle 4 slide appunto che sono state messe sul sito, ci sono delle cose che non vanno affatto bene su questi progetti futuri, che addirittura poi sembrano anche scollegati fra loro. Ne cito alcune, ad esempio: a Molassana è prevista una pista ciclabile che secondo noi, da quello che si vede, ha dei seri problemi di sicurezza;



COMUNE DI GENOVA

l'asse di forza del trasporto pubblico locale in Corso Sardegna, non presenta traccia di pista ciclabile a fianco, quando nel (inc.) era prevista; la sistemazione di via XX Settembre, sempre per i soliti assi di forza del TPL prevede una percorrenza ciclopedonale ai lati della linea filobus, quando tutti sappiamo che laddove è possibile, è meglio separare i flussi pedonali da quelli ciclabili.

Lì, lo spazio per fare una ciclabile, separata dal flusso dei pedoni, c'è, quindi non vediamo perché nel progetto deve essere indicata un'area promiscua.

Poi sempre per quanto riguarda la rete strutturata, ci sono altre questioni al momento irrisolte, ad esempio il Lungomare Canepa e la Guido Rossa sono affiancati da una ciclabile che mai nessuno ha inaugurato, aperto, e che questa ciclabile viene utilizzata qua e là, dove è possibile, abusivamente dai ciclisti urbani, fra erbe infestanti e barriere new jersey.

Sappiamo che in questi l'Assessore Campora si sta dando da fare per la Guido Rossa, speriamo che almeno lì si riesca velocemente a trovare una soluzione.

Tutte queste cose qua che ho elencato, che sono solo alcune, perché chiaramente questa non è la sede per andare nel dettaglio tecnico, sono un cose che si potrebbero tranquillamente affrontare con un ufficio bici che è stato costituito, chiamandolo ufficio *smart mobility*, ma ci risulta che sia ancora sulla carta. Per questo abbiamo avuto la grande disponibilità, c'è la grande disponibilità del professor Musso, ma al momento non ha uno staff dedicato e, come dissi nel mio intervento di gennaio, l'ufficio bici per funzionare deve essere una sorta di sportello del ciclista, al quale l'utente delle due ruote si rivolge per avere informazioni, dare suggerimenti, poi deve fare comunicazione, come giustamente ne parlava D'Alessandro; devi spiegare ai cittadini quello che si sta facendo, o perché non si sta facendo, per questo è necessario un minimo di struttura, o anche addirittura un luogo fisico, dove si può andare per rivolgersi. Invece siamo sostanzialmente alla stessa situazione, per quanto riguarda questo aspetto che secondo noi è molto importante, alla stessa situazione che avevamo a gennaio. Grazie a tutti.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie mille. Volevo riprovare con Stefania Rossi di Fiab Genova, se riesce a connettersi via audio. Signora Rossi, c'è ancora? No. Federico Re, tRiciclo Bimbi a Basso Impatto. Prego, signor Re. Forse riesce anche a condividere una foto. Vedo che... Perfetto, penso che la vediate tutti la foto che voleva condividere il signor Re. Grazie. Prego Signor Re, la vediamo la foto.

FEDERICO RE (tRICICLO BIMBI A BASSO IMPATTO)

Perfetto. Buongiorno a tutti, grazie dell'invito. In questa foto vedete mio figlio che oramai dopo tre anni che lo porto in bicicletta all'asilo, è pronto per la prima elementare. Il desiderio di andarci da parte sua in bicicletta è evidente.



COMUNE DI GENOVA

Questa vuole essere una suggestione, perché ci rendiamo conto che la bicicletta non è per tutti e per i bambini non è detto che sia Genova oggi adatta a farlo.

In effetti il tema su cui voglio portare una proposta concreta che è frutto del lavoro della rete del gruppo che si occupa di pedonalità della Rete Genova Sostenibile, è importante perché mette a fuoco il tema del pedibus. Perché? Perché per creare una Genova sostenibile, vogliamo farlo a partire dai bimbi, che possono recarci a scuola senza salire sull'auto di mamma e di papà.

Sappiamo tutti che non sappiamo nulla come funzionerà la scuola l'anno prossimo, però emergenza Covid o meno, il modo come i bimbi ci andranno a scuola non possiamo trascurarlo. Avere bimbi a basso impatto, forse ci potrà aiutare a conseguire gli obiettivi ambiziosi del contratto dei problemi climatici che abbiamo citato. Educando loro, forse abbiamo anche qualche speranza di educare le famiglie. Quindi per settembre è importante attivare un investimento importante in questo senso e aumentare il numero dei pedibus attuali in città.

Abbiamo fatto una ricognizione con questo gruppo di lavoro e sono circa tre, o quattro, a Genova, cinque, alcuni sono molto organizzati, però su una città grande come Genova, è un numero un po' timido, quindi bisognerebbe non diciamo decuplicarli, ma almeno raddoppiarli o triplicarli sarebbe possibile. Vedere i bimbi che fanno il pedibus stimolano non solo i genitori, ma educa tutta la comunità, perché la interpella a essere coerente, a far capire che muoversi fa bene alla seduta, ma decongestiona anche il traffico.

Nell'Istituto Compressivo Oregina, la scuola Spinola, ci sono circa 200 famiglie che contribuiscono a liberare la strada dalle auto tutti i giorni, fino a quando sono andati a scuola.

Quindi dando spazio a questa buona pratica, copiando e incollando queste buone pratiche sul maggior numero di scuole possibili a Genova, si potrebbe incidere davvero.

Azioni come questa, sono già state attuate in diversi Comuni della provincia di Genova in passato, è vero nei paesi è più facile, però è importante perché sono iniziative che aiutano a costruire un concetto sociale di salute personale, ma anche collettiva, e portano il piccolo cittadino di domani a sentirsi parte della comunità e a parteciparvi per il bene dell'ecosistema nel quale vive e nelle relazioni con i propri pari, i docenti e i famigliari, e dà vita a un effetto generativo che crea emulazioni nella comunità. Perché no? Dall'esperienza del pedibus più diffusa, magari potrà nascere anche quella del bicibus, perché pedonalità e ciclabilità devono andare assieme nei percorsi dal punto di vista della sicurezza. Quindi bisogna cominciare a camminare verso settembre per portare a far nascere dei pedibus è fondamentale. Sappiamo che non basta solo deciderlo, devono essere progettati con le famiglie, in modo coordinato e con, chiaramente, gli enti proposti. Ci siamo già messi in contatto con l'ufficio scolastico regionale, con la A.S.L. 3 che è disponibile a mettere in campo tutto il *know-how* e i materiali che già in passato sono stati messi a disposizione, proprio per pubblicizzare anche nel corso dell'estate. Quindi innescare la scintilla, a partire già da domani, con il contributo di tutti voi Consiglieri, con i vostri Presidenti di Municipio, in modo molto operativo.



COMUNE DI GENOVA

Stiamo lavorando a un progetto proprio come rete proprio per pedibus e bicibus sperimentale, abbiamo fatto una ricognizione, quindi chiediamo proprio operativamente al Comune di fare la propria parte facendo rete, esplorando anche la possibilità di trovare finanziamenti regionali, ministeriali, europei, ma regionali legati ai centri ambientali già sarebbe possibile, quindi noi dobbiamo puntare a ridurre l'utilizzo dell'auto privata dove è possibile, farlo attraverso i bambini ha un valore fondamentale. Quindi per questo è centrale che l'ufficio *smart mobility* si doti proprio di una capacità organizzativa reale. Siamo stati invitati dall'Assessore per il prossimo 09 luglio, però sarebbe proprio importante che ci fossero degli incontri tecnici più frequenti con la rete, dividendoci proprio per quei gruppi di lavoro di cui la rete si è già adottata. Cioè noi stiamo già lavorando per il bene della città, in modo operativo, dalle associazioni che hanno tracciato le piste ciclabili, che stanno proponendo le corsie per gli autobus e però bisogna pensare anche ai bambini. Quindi speriamo che l'ufficio bici, lo *smart mobility* che abbiamo richiesto a gran voce già dall'anno scorso, proprio con le varie manifestazioni con i bimbi che sono scesi a bordo delle proprie biciclette per chiederlo al Sindaco, nel corso dello scorso anno. Quindi è importante dare vita a un lavoro continuo. Basti anche pensare l'organizzazione della settimana della mobilità sostenibile. L'anno scorso 30 associazioni si sono coordinate, per fare in una settimana, anzi dieci giorni tanti eventi interessanti, dai quali fra l'altro l'Amministrazione ha anche preso spunto per attivare delle progettualità concrete, quindi questo si pone a favore di questa collaborazione che è stata creata. Quindi è importante che questa, anche nel corso del prossimo settembre, Covid permettendo, si potrà organizzare magari coordinata dall'ufficio *smart mobility*, una settimana, o anche due settimane sulla mobilità sostenibile in modo tale da veicolare tutti questi contenuti, tutte queste iniziative che sono importanti e sono molto concrete. Quindi noi rimaniamo a disposizione per portare avanti questa progettualità sul pedibus e bicibus in modo pratico per innescare una scintilla attraverso i Presidenti di Municipio, attraverso il Comune che coordini e possa essere convocato un tavolo tecnico con l'A.S.L. 3, l'ufficio scolastico regionale, al (inc.) che predispona il piano dell'offerta dei progetti per la salute per le scuole che i dirigenti scolastici possano opzionare, e ovviamente quei dirigenti scolastici che già hanno attivato delle buone pratiche con il pedibus, alcune di questi già hanno anche lavorato nel corso della quarantena. Quindi siamo proprio convinti che si possa fare scelte più coraggiose per andare nella direzione di ridurre l'utilizzo dell'auto privata e quindi dell'inquinamento e migliorare la mobilità e la vita dei nostri piccoli, conseguentemente delle famiglie. Se Genova sarà sempre più a misura di bambino, sarà ovviamente anche a misura di anziano, di disabile e quindi la nostra città sarà davvero più vivibile. Vi ringrazio.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie mille signor Re. Tommaso Martino. Pronto? Signor Martino?



COMUNE DI GENOVA

MARTINO (MICROMOBILITÀ ELETTRICA E SICUREZZA)

Sì, eccomi, ci sono.

MASCIA (PRESIDENTE)

Prego. È di Cittadini Sostenibili lei?

MARTINO (MICROMOBILITÀ ELETTRICA E SICUREZZA)

No, io Micromobilità Elettrica e Sicurezza.

MASCIA (PRESIDENTE)

Mi scusi, Micromobilità Elettrica e Sicurezza, perfetto, grazie.

ORENGO (REGIA)

Presidente, mi scusi, sono Orenco dalla Regia, stiamo cercando di dare supporto a Stefania Rossi per permetterle di partecipare alla videoconferenza.

MASCIA (PRESIDENTE)

Infatti, io la vedo connessa in video, vedo anche che ha il microfono che dovrebbe essere aperto, però...

ORENGO (REGIA)

Presidente, ha dei problemi sulla banda per la connessione, stiamo cercando di aiutarla per vederla di farla passare in audio.

ROSSI (FIAB GENOVA)

Non mi sentite, vero?

MASCIA (PRESIDENTE)

Sì, adesso sì.

MARTINO (MICROMOBILITÀ ELETTRICA E SICUREZZA)

Cedo il passo, già che è collegata, cedo il passo.



COMUNE DI GENOVA

MASCIA (PRESIDENTE)

Volevo chiedere al signor Martino, mi scusi questo atto di cavalleria, ma vedo che...

MARTINO (MICROMOBILITÀ ELETTRICA E SICUREZZA)

Ci mancherebbe.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie mille. Prego signora Rossi.

ROSSI (FIAB GENOVA)

Buongiorno a tutti, scusate con l'audio, infatti sono uscita e rientrata prima, adesso mi sembra che, spero che mi possiate sentire, sarò rapidissima. Posso provare. Non ho neanche una buona connessione.

MASCIA (PRESIDENTE)

Lasci perdere. Noi la vediamo.

ROSSI (FIAB GENOVA)

L'unica rappresentante femminile della Rete Genova Sostenibile, che siamo in tante donne, però oggi ci sono solo io.

Volevo accennare alcuni temi molto rapidamente, uno è la rete ciclabile di emergenza, che ovviamente siamo stati tutti molto contenti, molto entusiasti dell'inizio della tracciatura, sappiamo che sta andando avanti, sappiamo che ci sono dei problemi, ma quello che come rete e Genova Sostenibile vogliamo chiedere è che la tracciatura della rete di emergenza vada oltre. La Fiab ha presentato il 02 maggio un documento con una rete di ciclabile di emergenza molto molto ampio e sviluppato che ad esempio a ponente, che ad esempio erano previste connessioni, anche per dire con tutte le polarità.

Faccio un esempio, abbiamo pensato ovviamente a delle connessioni con gli ospedali cittadini, ci sembrava il minimo dopo quello che è successo, che chi lavora in ospedale possa arrivarci in sicurezza in bicicletta. Quindi una rete appunto molto capillare, abbiamo appunto dato questo progetto al Comune il 02 maggio, chiediamo che venga portato avanti, che non ci si fermi ai tre assi che sono previsti, ma che si vada avanti e che a settembre, quando riinizieranno le



COMUNE DI GENOVA

scuole, quando appunto i miei compagni prima dicevano ripartiranno di più le attività, la rete sia più ampia e più capillare.

La seconda piccola questione di cui volevo parlare, io sono qui anche come Comitato Genitori del Centro e come accennava prima Federico, l'anno scorso abbiamo fatto un importantissimo *bike to school* con una partecipazione numerosissima di bambini e genitori, solo delle scuole del centro e solo in parte gli asili nidi, scuole materne e scuole elementari, quindi eravamo, diciamo in realtà l'ambito era piccolissimo e abbiamo invaso via Garibaldi di biciclette.

Mi preme personalmente molto questo aspetto ovviamente perché ho dei figli piccoli, perché il primo ragionamento era stato appunto che i bambini sotto i cinque anni, l'unico modo per portarli in giro è la bicicletta, perché in moto ad esempio non ci possono andare. Quindi per accompagnare i bambini all'asilo è veramente un mezzo di trasporto fondamentale la bicicletta, oltre ad essere divertente, appunto a fare in modo che questi momenti di accompagnamenti all'asilo che sappiamo che in tanti casi è un po' faticoso, invece diventasse divertente.

Quindi questo è quello che ci aveva spinto l'anno scorso ad organizzare il *bike to school*.

Nel *bike to school* abbiamo fatto alcune proposte, una serie diciamo di proposte, sia di percorsi ciclabili per accedere in sicurezza a queste scuole, sia di dotazioni di supporto e (inc.) le dotazioni di supporto, l'unica che è stata realizzata è quella dell'ascensore di Castelletto Ponente sulla quale avevamo chiesto di trasportare le biciclette, le altre ovviamente erano in ciclopoggi e finora non si è mosso niente. Abbiamo fatto, poco prima del *lockdown* un sopralluogo per la posa del primo ciclopoggi in Piazza Fontane Marose con il Presidente del Municipio e lì si è fermata la cosa.

Quindi adesso è ripartito tutto, come Fiab siamo ripartiti anche con il discorso dei ciclopoggi e questo era il terzo tema di cui volevo parlare, ci auguriamo appunto che questa cosa possa ora veramente ripartire.

I ciclopoggi abbiamo appunto, avevamo questo documento in cui avevamo raccolto quelli delle scuole, avevamo i ciclopoggi che abbiamo raccolto con questo sondaggio *online* che abbiamo fatto con la Fiab, abbiamo riaperto in occasione della nuova rete di emergenza, abbiamo raccolto tantissimi suggerimenti di ciclopoggi, stiamo parlando di ciclopoggi diurni e li abbiamo consegnati al Comune. Quindi noi ovviamente adesso avremmo bisogno che si iniziassero effettivamente a mettere questi ciclopoggi. Quello che chiediamo ovviamente che siano dei ciclopoggi dove si possa legare il telaio e non solo la ruota, quindi che non siano le famose rastrelliere dove si lega la ruota, ma che siano dei posteggi fatti in modo che si possa legare il telaio della bicicletta e appunto in modo più sicuro.

L'altro tema dei ciclopoggi è quello dei ciclopoggi notturni, perché ben sappiamo che tante persone per ora non riescono a comprare la bicicletta, perché non sanno dove metterla di notte. Quindi di questo ne abbiamo già parlato anche con l'Assessore Campora.



COMUNE DI GENOVA

Noi stiamo cercando di portare avanti delle proposte che riguardano ovviamente gli atri e i cortili dei palazzi, anche in quei casi in cui eventualmente questo è vietato dal regolamento comunale, chiediamo al Comune di renderlo possibile.

Stiamo pensando ai beni comunali, ad esempio, *in primis* quelli famosi confiscati alla mafia al centro storico, al pianoterra, dove si potrebbero creare dei piccoli cicloposteggi e così via; di chiudere degli spazi magari che sono in disuso con dei cancelli e con dei cancelletti di sicurezza in modo che, appunto, vengano creati dei posteggi notturni sicuri, soprattutto a servizio di quei quartieri dove per la conferma dell'edilizia genovese non sono presenti le cantine nei condomini.

Basta, direi che le cose che avevo da dire sono queste. Sappiamo che arriveranno forse dei contributi anche dal Ministero per il discorso dei cicloposteggi, speriamo che il Comune di Genova riesca a portarli avanti. Noi come Fiab e come Rete Genova Sostenibile, come appunto abbiamo fatto finora, siamo molto propositivi e possiamo appunto fornire un supporto proprio tecnico per la progettazione, per fare delle proposte concrete. Grazie e scusate ancora per l'inconveniente di prima.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie, si figuri. Rinnovo l'invito, qualora fosse possibile, mandare anche un contributo scritto su queste proposte, perché grazie a Dio ci sono diverse proposte concrete che vengono illustrate e sono state illustrate finora, se fosse possibile sarà cura poi da parte mia farle prevenire al Presidente della Commissione e poi dal Presidente della Commissione anche agli Assessorati competenti, tenuto conto che nel suo intervento ha revocato anche competenze di Assessorati diversi dall'Assessore Campora che sono l'Assessore ad esempio alle scuole e di conseguenza sarebbe opportuno che anche loro avessero conoscenza di queste proposte. Ci sarebbe anche da coinvolgere forse anche le agenzie, tipo l'Agenzia della Famiglia che opera all'interno dell'Amministrazione Comunale, perché evidentemente su questo aspetto della mobilità sostenibile delle famiglie, della scuola, di tutto quello che è circuito anche di ripresa scolastica e quant'altro, sarebbe bene che fossero come interlocutori vostri e di associazioni, vi fossero anche quelli anche competenti in materia. Grazie mille. Volevo adesso passare al signor Tommaso Martino quindi, che è Micromobilità Elettrica e Sicurezza. Grazie mille.

MARTINO (MICROMOBILITÀ ELETTRICA E SICUREZZA)

Buongiorno a tutti, sono Tommaso Martino, forse non tutti i Consiglieri sanno, che abbiamo costituito una rete, fra le varie associazioni genovesi che sono ben 53, che sono tanti punti che abbiamo discusso oggi, fanno parte proprio di una lettera che noi abbiamo mandato all'inizio della pandemia alle istituzioni; questo per inquadrare il discorso.



COMUNE DI GENOVA

Vogliamo dire che le associazioni hanno voluto e imparato a parlarsi sui punti che condividono e ci piacerebbe questo poterlo condividere anche poi con le istituzioni e con la cittadinanza.

Nello specifico oggi parliamo di sicurezza che è il settore di cui mi occupo. Ci sono tanti grazie non detti: grazie per gli incidenti che non ci sono stati; grazie per le lacrime che non sono state versate; grazie per i costi di un incidente stradale, dove è stimato che un incidente mortale costa alla collettività nel suo insieme 1.000.600 euro, un incidente grave 216.000 euro e così altri incidenti meno gravi 18.000 euro, quindi un grosso costo. Questo grazie che non è stato fatto, è relativo agli incidenti sulla sopraelevata. Da quando è stato messo un sistema di controllo, non c'è più stato bisogno di grossi incidenti, tante persone hanno la vita salva, perché c'è stata la lungimiranza di mettere e non vessare, ma di dire: c'è una regola, c'è un Codice Stradale, c'è un limite, lo faccio rispettare. Non è stato un trauma per nessuno. Nella stessa maniera questa lungimiranza, l'avevo già detto nella prima Commissione era il fumo nei locali, il buon padre di famiglia ha visto che non fumare nei cinema, non fumare nei luoghi pubblici era un bene. C'è sembrato impossibile, oggi ci sembra impossibile la cosa diversa.

Quindi quello che noi andiamo a chiedere è, non nuove regole, nuove normative, nuovi limiti, ma stiamo andando a chiedere il rispetto delle regole che abbiamo, questo rispetto riguarda, non so, guardate il contesto di utilizzo della strada. Questo riguarda tutti, non c'è quello immune da colpe, il pedone è indisciplinato, le bici, i monopattini che adesso sono una nuova realtà, gli scooter che fanno e usano le strade come una gara, le macchine, tutti, non c'è chi è immune.

Quindi quello che vorremmo intraprendere in maniera forte, con la municipale, è un percorso di collaborazione.

Specifico che tutte queste realtà, tutti noi, stiamo impegnando una marea, ore del nostro tempo, perché ci teniamo alla nostra città, e quindi vogliamo essere più di aiuto possibile con proposte concrete.

Nello specifico ora, grazie all'intervento dell'Assessore Campora, ho sentito l'Assessore Grassino e siamo in contatto con la municipale e abbiamo iniziato ora ad aprire un tavolo di dialogo, dove: 1) far passare l'informazione tecnica di tante cose che non si sanno, o si danno per scontate, ma tutta la cittadinanza sa; 2) di collaborare con la municipale, affinché non sia la municipale vista come quella fa le multe per far cassetto, ma la municipale è quella che tutela il nostro benessere, tutela la nostra sicurezza, ci insegna anche a rispettare la nostra sicurezza. Oggi, come ho detto, abbiamo un nuovo gruppo di cittadini che usa la strada in maniera diversa, mi riferisco a tanti ciclisti nuovi. Se andate a comprare una bicicletta oggi, non la trovate, perché tutti i negozi sono *sold out* e tanti monopattinisti che nessuno gli ha detto in maniera ben chiara dove possono usare, come possono usare il loro monopattino. Quindi tutte queste persone vanno formate, vanno istruite, va fatta una comunicazione. Avremo un grande piacere di poterlo fare con il supporto, insieme alla municipale.

Adirittura vorremmo proprio farlo provare, il goal che abbiamo fatto è stato quello che a seguito della I Commissione, abbiamo portato tanti Consiglieri a provare dal lato pratico, perché se no stiamo parlando di cose che non sappiamo.



COMUNE DI GENOVA

Quindi ci fa piacere poter fare dei punti di incontro, dove: ti faccio provare questa mobilità sostenibile e ti do le regole per utilizzare questa mobilità sostenibile. Come sarà molto importante poter avere lo *sharing*, presumo io, visto l'altra esperienza delle altre città, quello dei monopattini perché è veramente il cambio marcia, è veramente quello che ti aiuta a utilizzare le nuove opportunità che la città sta offrendo.

Quindi quello che noi chiediamo e siamo contenti ora, oltre all'ufficio di bici e micromobilità,

averlo costituito, è concreto, poter lavorare a un tavolo tecnico e continuare la strada che abbiamo intrapreso con la municipale.

Una delle cose importantissime però sono i dati. C'è una grandissima difficoltà ad avere i dati disponibili. In questo periodo del Covid abbiamo visto quante persone erano inchiodate: un po' di più, un po' meglio, se noi non abbiamo, e fa parte della cultura che si deve creare, il dato della sicurezza stradale, o altri dati di inquinamento e così via, è difficile intraprendere un percorso, o valutare la bontà di un percorso. Quindi il poter dire: ieri ci sono stati x incidenti, ieri c'era un tot. di inquinamento e oggi abbiamo fatto un percorso e lo stiamo migliorando, la municipale ad esempio l'anno scorso ha già fatto un grande lavoro sulla sicurezza, percepito male, perché è stato percepito come: ci costringono alle multe. Non è questo il messaggio che deve passare. Noi abbiamo bisogno di questi dati di partenza nei tavoli tecnici e poterli poi valutare, confrontare e capire la bontà del nostro percorso.

Quindi ringrazio la disponibilità che abbiamo avuto fino ad oggi da parte dei Consiglieri che veramente abbiamo avuto un'accoglienza e un'approvazione delle nostre scelte un po' da tutte le parti e gli Assessori che ci hanno dato questa possibilità. Mi auguro di poter continuare con delle risposte, anche negative, anche non gradite, però da dire: noi ci siamo, cittadini, associazioni stiamo impegnando il nostro tempo, se vi fa piacere ci siamo in maniera concreta e ci farebbe piacere essere molto parte. Gli autobus non ci sono? Diteci perché gli autobus non possono essere più di così, se mi dai una spiegazione, lo capisco, se non mi dici niente, mi arrovello e inizio a fare poi anche delle considerazioni errate, ma questo come tante altre cose. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie signor Martino, se per caso la lettera che ha citato in apertura del suo intervento, volesse mandarla poi anche alla Commissione, non so se l'abbia già mandata...

MARTINO (MICROMOBILITÀ ELETTRICA E SICUREZZA)

Dovrebbe già averla, comunque la rimandiamo volentieri.



COMUNE DI GENOVA

MASCIA (PRESIDENTE)

Sarebbe anche nostro interesse approfondirla. Grazie. Gianluca Fontana del blog Anemmu in bici a Genova, prego.

FONTANA (BLOG ANEMMA IN BICI A ZENA)

Buongiorno. Provo a condividere lo schermo, vediamo se funziona.

MASCIA (PRESIDENTE)

Sta caricando effettivamente il contenuto. Perfetto, adesso c'è la scritta ecco, perfetto.

FONTANA (BLOG ANEMMA IN BICI A ZENA)

Si vede?

MASCIA (PRESIDENTE)

Sì, sì, certo. Grazie.

FONTANA (BLOG ANEMMU IN BICI A ZENA)

Perfetto. Io sono Gianluca Fondana di Anemmu in bici a Zena, a dispetto del nome del blog, in realtà oggi voglio parlare di *sharing*, in particolare di *car-sharing*, in quanto non sono un esperto del tema come tecnico, ma sono un utilizzatore, l'ho sperimentata sul campo, perché diversi anni fa, con la famiglia abbiamo deciso di provare a vedere cosa voleva dire non avere un'auto di proprietà, per diversi motivi, perché ritengo che sia uno spreco di spazio, ma anche uno spreco di tempo, perché stare dietro un'auto, soprattutto se è un po' vecchia, sapete tutti che cosa vuol dire. Quindi ho proposto questo tema, perché all'interno della mobilità è fondamentale, lo ritengo fondamentale, in quanto è un importante aiuto al trasporto pubblico locale, non è assolutamente in antitesi, è un facilitatore del cambio di mentalità dei genovesi.

Riprendo un attimo un concetto che avevo espresso già a gennaio, quando c'eravamo visti nella I Commissione, riprendo il concetto di *appeal* della città che secondo me tutti dovremmo avere come obiettivo, cioè dovremmo cercare di rendere Genova veramente una città più appetibile al resto del mondo, perché ci stiamo riducendo moltissimo i nostri, e comunque vogliamo che gli altri vengano a Genova. Per fare questo avevamo visto che da un sito di Teleport Cities, le principali motivazioni che spingono le persone a venire in una città sia per turismo, ma anche per viverci sono l'assenza di inquinamento, la sicurezza e la tolleranza.



COMUNE DI GENOVA

Riprendo un attimo il punto dell'assenza di inquinamento perché si porta dietro veramente tantissimi temi.

Questa è una tabella che avevo estrapolato delle emissioni Arpal, i dati sono storici, però non credo siano tanti cambiati. Praticamente l'anidride carbonica prodotta dalle automobili a Genova è la bellezza di 236.000 tonnellate all'anno, che è una quantità abnorme, se consideriamo che un metro cubo d'acqua pesa una tonnellata, sono 236.000 metri cubi d'acqua come peso, proviamo a vaporizzarli e immaginiamo quanto gas viene prodotto solo soltanto dalle auto che producono praticamente il 55% della CO2 di tutto il parco veicolare genovese. Quindi un'altra premessa è: abbiamo visto, è sotto gli occhi di tutti, il blocco del traffico a causa delle troppe auto circolanti, e la mancanza di spazio per tutti quegli interventi che richiederebbero una riduzione delle auto parcheggiate, per esempio in primis le corsie dei bus, che molto spesso sono utilizzate da auto in modo improprio. Per esempio anche solo le bici, stiamo redigendo con Fiab, per produrre un *biciplan* adeguato e magari in certi punti bisognerebbe pensare di ridurre il numero delle auto parteggiate, banalmente la restituzione dello spazio alle persone.

Quindi occorrono azioni volte alla riduzione dell'uso e del possesso di automobili. Alcune di queste possibili attività sono il *car-sharing*, consideriamolo come la sigaretta elettronica di chi vuole smettere di fumare, nel senso che il possesso dell'auto è praticamente una specie di droga, non possiamo farne a meno, anche perché quando abbiamo comprato un'auto, riteniamo tutti di doverla utilizzare al massimo per ammortizzarne il costo, perché lasciarla lì sarebbe stupido, quindi la usiamo anche se non ci serve, tante volte.

Il *moto-sharing*, il *bike-sharing*, lo *sharing* di monopattini che giustamente in questi ultimi tempi sta diventando un'alternativa molto interessante, anche perché occupa pochissimo spazio, il *car-pooling*, anche i taxi, se vogliamo considerarli come una forma di *sharing*, nel senso che un *car-sharing* con conducente e altre possibilità di spostamento, *in primis* la bicicletta che come blog devo ricordarla assolutamente.

Bisognerebbe vedere secondo me, che il Comune ipotizzi una serie di incentivi, come una *fidelity card*, o una carta unica che possa mettere insieme tutti i servizi, dall' AMT a bici e monopattini, in modo tale che a seconda di quello che uno deve fare, in un determinato momento, di dove si deve spostare, come si deve spostare, possa scegliere su un ampio ventaglio di possibilità. La rottamazione delle auto, io per esempio avevo rottamato l'auto vecchia ed ero passato allo *sharing*, parcheggi vicini, parcheggi dello *sharing* vicini alle zone di interscambio eccetera eccetera.

Genova, dopo Venezia è la città con il minor numero di auto pro capite, quindi dovremmo essere tutti contenti? No, assolutamente no, perché queste poche auto, sono molto spaziovare, mi sono inventato questo termine, perché ora vi farò vedere come mai.

Nel Comune di Genova ci sono circa 268.000 auto, di cui circa 112.000 sono parcheggiate in strada. Quindi tanto per capire la superficie di cui stiamo



COMUNE DI GENOVA

parlando, due volte la superficie del centro storico che è un centro storico più grande d'Europa.

Se consideriamo anche quelle private, sono quattro volte la superficie del centro storico, tanto per rendersi conto degli spazi di cui stiamo parlando, nel solo Comune di Genova e non provincia.

Quindi insomma, le auto a Genova sono 268.000, le auto in *sharing* possono sostituire 12 auto private, una auto in *sharing*, quindi quante auto in *sharing* ci vorrebbero? 22.000 per sostituire completamente il parco auto. La flotta attuale di *car-sharing* è di 71 auto, quante ce ne vorrebbero? Praticamente 22.000, siamo allo 0.32% del necessario, quindi per adesso lo *sharing* è fumo negli occhi.

Le auto private sono utilizzate solo per il 5% del loro tempo di vita, quindi sono veramente sprecate, il *car-sharing* costituisce un'alternativa all'acquisto di un'auto di chi percorre di meno 5.000, 7.000 chilometri all'anno.

Perché lo *sharing* può aiutare veramente a uscire dalla dipendenza? Perché se non serve realmente, non la usi, anche perché sai che un pochino ti costa quindi provi altre alternative. Quindi che cosa chiederei al Consiglio? Di impegnarsi per fornirci comunque dati, in modo tale che possiamo aiutare i cittadini nell'informazione corretta, per capire qual è intanto il progetto del comune per lo sviluppo dello *sharing*, nella sua totalità di tipologie. Valutare un'agenzia per mobilità modello Milano, che congloba tutte le aziende che si occupano di *sharing*, ma non solo. Il capire qual è la superficie delle aree pubbliche praticabili, non sono riuscito a trovare questo dato da nessuna parte in rete, ma magari vi chiedo se è possibile avere in modo tale da capire meglio quanto spazio sprecato rispetto a quello disponibile.

Le date delle matrici degli spostamenti per capire come ci si sposta in città, eccetera.

Niente, vi ringrazio per questa occasione e vi chiedo appunto se è possibile poi avere dei dati. Grazie mille, buongiorno.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie mille. Anche a lei ovviamente chiedo se è possibile di farci avere, se non l'ha già fatto, questi dati, queste *slide* che ha mostrato e condiviso virtualmente, perché mi sembra anche molto interessante anche l'impostazione che ha dato. Il signor Andrea Bignone di Italia Nostra.

BIGNONE (ITALIA NOSTRA)

Buongiorno, mi sentite?

MASCIA (PRESIDENTE)

Sì, la sentiamo signor Bignone.



COMUNE DI GENOVA

BIGNONE (ITALIA NOSTRA)

Perfetto. Buongiorno, grazie per l'invito. Una brevissima premessa, dopo che abbiamo già sentite tante persone che hanno parlato di questo tema, appunto questo tema secondo me meriterebbe anche altre occasioni come questa, non solo ad ambito istituzionale, ma anche come una forma di dibattito. Cioè, il tema è talmente caldo in questo momento, che credo che allargare la piattaforma di base, di conoscenza, di vera e propria distribuzione delle informazioni, possa essere un elemento importantissimo.

Anche noi, Italia Nostra, facciamo parte della Rete Genova Sostenibile, abbiamo sottoscritto appunto quella lettera che è stata già citata, e vado un attimo per punti per essere il più veloce possibile centrare, secondo noi, alcune cose molto puntuali.

Prima cosa, ricordiamoci comunque che l'obiettivo primario, resta sempre l'ambientale della riduzione della CO2, questo non dobbiamo dimenticarci, soprattutto in questa situazione di emergenza, che gli elementi di ambientali appunto, non possono essere messi in secondo piano.

Gli obiettivi del 2030, quindi di una riduzione del 50% e al 2050 al 100%, non sono solo numeri scritti sulla carta, ma sono invece elementi fondamentali che riguardano proprio la nostra stessa sopravvivenza.

Secondo punto, un discorso di rete. Noi siamo, come dire? Ci siamo messi in Rete Genova, perché crediamo che mettere insieme varie conoscenze, scambiarsi delle idee, delle opinioni, possiamo anche fornire un contributo al Comune, di qualunque colore sia, a prescindere dal colore, ma soprattutto perché se parliamo di trasporti e soprattutto di mobilità non possiamo dividere le varie fasi dobbiamo considerarle nella propria interezza, perché questo? Il concetto di rete è fondamentale, abbiamo la rete del TPL, abbiamo la rete dei percorsi ciclopedonali, abbiamo tutta una serie di mobilità che ne formano una più grande. Questo perché? Perché uno degli elementi a fondamentali proprio della mobilità è quello di risolvere i momenti di contrasto, se non li risolviamo ora che stiamo appunto lavorando con queste mobilità, il rischio è quello che poi alcune vengano, senza risolvere questi problemi, rischiano di soffrire rispetto a tante altre.

Terzo elemento fondamentale, qualunque tipo di ricerca che si fa, ed è già stato anche detto, si parte sempre da dati. Spesso e volentieri troviamo all'interno degli stessi strumenti urbanistici, dati che magari fanno riferimento ad appunto dati che sono vecchi.

Allora, tanto per cominciare sarebbe quello di avere la possibilità di avere e di accedere comunque ai dati proprio per avere – come dire? – la possibilità di usarli assieme.

Altro discorso è quello che sarebbe il caso di avere la capacità, quindi ritorniamo poi, ne parlerò poi successivamente, dei dati che siano il più possibile aggiornati a uno stato di fatto.

È evidente che i dati presi prima della fase Covid, non siano più gli stessi rispetto a quelli post Covid o comunque di questa fase; questo è un altro elemento che noi chiediamo di avere la possibilità di accedere.



COMUNE DI GENOVA

Quarto elemento la policentrica, spesso ce ne dimentichiamo, ma il fatto che sia policentrica ci consente che cosa? Di avere tanti centri che si sono costruiti nel tempo, non avere un solo centro storico, ma tanti centri storici e questo ci consente che cosa? Se lavoriamo per un discorso di mobilità, di tipo pedonale, quello che noi possiamo fare è quello di riuscire a far sì che ogni nucleo e ogni vecchia circoscrizione possa avere al proprio interno un nucleo storico pedonale.

Questo credo che sia fattibile, è importante, dando dignità non solo alle persone di una periferia che in realtà non esiste, perché tutti i centri di Genova hanno eguale dignità, ma soprattutto per consentire proprio ai pedoni di muoversi in sicurezza, in quella distanza minimale, quindi della vita di tutti i giorni rimangono e sono l'elemento importante in assoluto. Quindi quello che chiediamo è questo. In contorno a questo, che cosa possiamo dire?

Possiamo dire che le zone 30, possono essere in qualche modo un quadro quasi naturalmente inserite. Se facciamo un calcolo delle velocità dell'autovettura, facendo media a livello cittadino, ci accorgiamo che la velocità media è addirittura 27, 28 km/h, quindi in teoria, mettere una velocità a 30 all'ora, concederemo quasi due chilometri in più rispetto alla velocità attuale, ma non è questo il punto. Il fatto di riuscire a capire di inserire delle zone 30, può essere il primo passo per regolare molto meglio la mobilità di prossimità.

Quando io mi muovo in un quartiere e sono praticamente quasi arrivato a casa, mettiamola così, io posso tranquillamente smettere di correre, posso tranquillamente riuscire ad avere un rapporto diverso con le persone che vivono quel quartiere riducendo la velocità, riducendo il numero degli incidenti. Il passo successivo, non può essere quello di mettere insieme nel corso della (inc.) con le zone 30, attraverso dei percorsi sicuri. Noi dobbiamo creare all'interno di queste aree, dei percorsi sicuri che consentano non solo ai bambini, non solo ai portatori di handicap, ma le persone diversamente abili eccetera eccetera, tutti quanti la possibilità di arrivare in sicurezza ai punti nevralgici del proprio quartiere, che sono il municipio, che sono le poste, che sono gli ospedali, che sono le scuole. Ed ecco per questo, proprio il discorso che è stato detto precedentemente, del pedibus diventa un elemento che può essere collante, può sviluppare in un modo concreto questo nuovo sistema di reti cittadine.

Proprio per questo, come gruppo di lavoro della mobilità pedonale che stiamo anche creando in sinergia all'interno della rete, stiamo cercando di prendere un quartiere campione, in questo Sampierdarena, e provare a sperimentare, a mettere in atto delle cose concrete sul territorio, dimostrando che è possibile fare delle cose, anche con un piccolo sforzo, senza investire grandi somme di denaro. Questo che cosa vuol dire? aggiungo anche un'altra cosa, perché Sampierdarena? Nonostante sia considerato, come nome di municipio, centro-ovest, in realtà sappiamo bene che di centro ha molto poco, sta diventando effettivamente una vera periferia, allora, l'unico modo per dare un esempio e far sì che un quartiere intero possa in un qualche modo riprendersi la strada come luogo di vita, di comunicazione, non può che essere quello di sperimentare su questo quartiere, tutta una serie di nuovi elementi legati a una mobilità dolce. Ancora due punti, alberi, perché non torniamo, sembrerà una cosa fuori tema, ma perché non



COMUNE DI GENOVA

torniamo a piantare alberi nei nostri municipi? I corridoi verdi sono inseriti all'interno anche dello stesso sistema dei servizi, quindi esistono già degli schemi che possono in un qualche modo essere presi, quindi perseguiti. C'è una legge che è quello che dice che ogni bambino nato dovrebbe avere un albero piantato, allora perché assieme non verifichiamo se sono effettivamente piantati questi alberi negli anni? E magari, invece che piantarli, purché utili nel nostro territorio comunale, il vero tessuto che ha realmente bisogno?

Ultime due cose, uomini, c'è la necessità estrema e veloce di portare a termine e far sì che il Comune si doti di uffici dedicati alla mobilità. Questo credo che sia un elemento fondamentale, tutti i grandi sistemi europei hanno degli uffici specifici della mobilità, in modo che possano in un qualche modo regolare le varie mobilità, ma soprattutto essere – come dire? – sul pezzo, mettiamola così, non arrivare in ritardo a modificare soluzioni che possano magari creare dei problemi senza avere le competenze e sviluppare le competenze, perché poi anche all'interno del comune ci sono, quindi dare valorizzazione anche a queste competenze.

Chiudo con un consiglio che credo che valga per tutte le cose che riguardano la mobilità, ma soprattutto il trasporto collettivo, ma mobilità dolce non sono in contrasto, ma vivono di reciproco rispetto e supporto. Questo vuol dire che tutti gli elementi della mobilità, hanno bisogno logicamente in questa fase di un riequilibrio, perché lo squilibrio verso l'auto privata è senz'altro preponderante, ma sia il trasporto pubblico che la mobilità dolce, devono e possono vivere assieme, senza disturbarsi, ma migliorando la qualità della vita della nostra città e allargandola anche nel nostro Paese.

Quindi il nostro sistema di rete che abbiamo messo insieme vuole essere appunto anche propositivo, quindi vedremo, cercheremo il più possibile di fornire degli elementi che possano aiutare il Comune, ma soprattutto anche cercare di far cambiare quel paradigma, quella direzione che, o lo facciamo ora verso una mobilità veramente sostenibile, o se no rischiamo veramente di perdere qualunque tipo di treno e passaggio. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie, molto gentile il signor Bignone. C'è ancora Vincenzo Cenzuales, Presidente dell'Associazione Mobilità Genova nella lista degli auditi dell'ambito associativo. Signor Cenzuales, prego.

CENZUALES (PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE MOBILITÀ GENOVA)

Buongiorno a tutti quanti, ai Consiglieri e agli amici delle associazioni. Anche Mobilità Genova fa parte della rete audita, insieme a Legambiente.

Molte cose sono state dette, vorrei basare il mio intervento su due punti.



COMUNE DI GENOVA

Un primo è di tornare un attimo sul trasporto pubblico, perché anche dell'incontro che abbiamo avuto tempo fa con l'Assessore Campora in qualche maniera le cose che ci erano state dette, meritano un minimo di risposta, per cercare di andare avanti e condividere questo con il Consiglio tutto.

La proposta che facemmo noi è chiaramente quella che si può subito, dal venerdì al lunedì, come è stato fatto con la rete di emergenza, iniziare a tracciare le corsie gialle che sono già state pianificate dal Comune di Genova in occasione della presentazione della richiesta degli assi di forza al Ministero. Lo stesso Comune dice che questo porterebbe un aumento della velocità commerciale di almeno due punti, quindi diciamo dal 15 al 17, poi varia da asse a asse. Questo significa un incremento di potenzialità della rete di trasporto pubblico, perlomeno negli assi di forza significativo, a parità di costo, quindi con gli stessi autisti e con gli stessi autobus.

Questa è una cosa che, come ci ha detto l'Assessore Campora è una decisione politica. Quindi il lancio Consiglio Comunale tutto, questa decisione politica di farlo veramente questo lavoro. È stato pianificato, è tutto pronto, basta andare lì, mentre con la rete di emergenza ciclabile in qualche maniera la progettazione è stata fatta in corso d'opera, partendo da un'ipotesi che è quella delle piste ciclabili in Fiab e poi adattata alla circostanza, quindi con la fatica e anche alcuni errori commessi che sono in corso di risoluzione, sulle corsie gialle per gli autobus c'è già tutto pronto, quindi basta solo farlo. Quindi io invito nuovamente l'Assessore ad aiutare AMT a fornire più servizio senza spendere più soldi.

Gli altri punti che abbiamo suggerito sono invece, non sono a costo zero, noi sappiamo come detto che ci sono molti autobus in rimessa inutilizzati, molti lo sappiamo non sono in completa efficienza di esercizio, ma riteniamo che qualcuno da poter utilizzare c'è.

Sappiamo che mancano ancora 100 autisti per avere un servizio, almeno così dice un sindacato che tra l'altro è anche qua presente in audizione, che mancano 100 autisti per fornire un servizio adeguato e per consentire agli autisti stessi, che si sono molto prodigati in questo periodo per andare in ferie. Quando noi diciamo: "Utilizziamo tutti gli autobus", non intendiamo certamente dire: "Non facciamo andare in ferie gli autisti", diciamo: "Servono più autisti".

È ovvio che sappiamo tutti, l'ha detto anche il Presidente Beltrami, che ogni volta che esce un autobus, solo per un terzo viene pagato dalle tariffe, gli altri due terzi sono pagati a vario modo con la tassazione, vuoi con i soldi che ci mette il Comune di Genova, penso che i Consiglieri lo sappiano tutti, vuoi con i soldi che arrivano dalla Regione tramite l'ex fondo nazionale trasporti.

È ovvio che noi pensiamo che non debba essere il Comune di Genova da solo ad aumentare la quantità di soldi investiti perché sappiamo benissimo le condizioni di bilancio del Comune. La proposta ovviamente non è questa, siamo consci della difficoltà, però abbiamo visto ancora ieri delle notizie per cui il Governo sembra orientato ad aumentare i soldi, per aiutare dei mezzi di trasporto. Ecco, noi ci aspettiamo dal Consiglio Comunale e dalla Giunta, un forte impegno politico perché possa avere più soldi, noi l'abbiamo anche scritto nella lettera, è già stato detto, per anche arrivare a forme di gratuità, un po' come quello che è successo



COMUNE DI GENOVA

con il crollo del Ponte Morandi. Quello è il tipo di risposta che noi ci aspettiamo, servono più autisti, assumiamoli con le risorse che bisogna trovare, di farcele dare in questa evenienza di problematicità, è ovvio che ancora oggi, è uscito anche sui media dei giorni passati, il servizio ha sofferto, quindi anche l'azione verso Regione e Trenitalia è ancora l'80%, quello per il trasporto pubblico su gomme di (inc.) non è ancora al 100% di Fase in pre-Covid ed è entrato in vigore l'orario estivo, quindi con una riduzione ulteriore dei chilometri percorsi. Questa è una situazione che non è accettabile. Lo dico chiaramente, bisogna cambiare completamente direzione.

Il secondo punto del mio intervento è già stato toccato da alcuni, ma lo voglio ribadire, è l'organizzazione degli uffici comunali. Purtroppo, come è già stato detto da qualcuno l'ufficio bici non si è ancora concretizzato; l'ufficio del *mobility manager* che è quello che potrebbe gestire tutte le partite, anche lo *smart working*, ma piuttosto anche la alla mobilità condivisa e quant'altro, anche utilizzando i pullman granturismo che ora sono fermi e con gli autisti in cassa integrazione, quindi si possono pensare modalità un pochetto più – come posso dire? – non consolidate, moderne, di mobilità organizzata, ecco anche l'ufficio del *mobility manager* sappiamo che langue un po' nelle ristrettezze organizzative.

Si è parlato prima del pedibus, lo rimarco, lo ripeto quello che è stato detto, ci sono stati dei finanziamenti regionali da poter prendere, li può prendere il Comune di Genova attraverso il centro di educazione ambientale e anche il centro di educazione ambientale langue in una difficoltà organizzativa.

Metto insieme questi pezzi per dire che c'è l'Assessore, e lo chiedo in modo molto, molto forte, serve un cambio di passo da parte dell'Amministrazione Comunale perché questa roba qua ha bisogno di una strutturazione, ha bisogno di un'organizzazione, ha bisogno di offrire un'interlocuzione con il mondo delle associazioni. Avete visto anche la qualità degli interventi prodotti, non siamo persone che vanno in giro a dire cose strane, siamo molto concreti, però purtroppo la lettera al Consiglio Comunale, veramente no, alla Giunta, al Sindaco e all'Assessore è della fine di aprile, siamo arrivati alla fine di giugno e le gambe per poter portare avanti queste cose ancora non ci sono. Lo dico chiaramente: servono le gambe, chiedo all'Assessore e alla Giunta di farsi carico di costruirsi in modo forte, con un interlocutore credibile nei confronti del mondo associativo e della cittadinanza tutta. Le cose da fare sono tante, sono due mesi che abbiamo fatto molto poco e sono due mesi non persi, ma diciamo così, che si sono serviti per (inc.) e conoscerci, va bene, al di là che poi ci conosciamo da lungo tempo, molti di noi tra il mondo della politica e il mondo delle associazioni, ma va bene così, bisogna che ci sia un deciso netto cambio di passo da parte dell'Amministrazione, perché queste cose qua non si improvvisano, se vogliamo farle bene, bisogna che ci sia qualcuno con cui confrontarsi che non può essere la figura dell'Assessore, o la figura del professor Musso, quando si tratta di andare a gestire quel marciapiede, non possiamo parlare con l'Assessore, ma dobbiamo parlare con qualcuno del Comune che sa cos'è quel marciapiede, perché se no altrimenti diventiamo inefficaci e non è quello che, come associazioni, che lo facciamo nei ritagli dei tempi della vita privata, perché siamo più o meno tutti



COMUNE DI GENOVA

volontari, dobbiamo rendere più efficiente la nostra attività di supporto, di incoraggiamento, di stimolo e anche di critica rispetto all'Amministrazione Pubblica, questo è il secondo messaggio che voglio lanciare in questo consesso. Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie mille. Questi due effettivamente è cambiato il mondo, chiaramente l'attenzione dell'Amministrazione vogliamo che sia sempre quella. Farei parlare, siccome il tempo stringe, sono le 11:42, farei replicare proprio l'Assessore Campora in modo tale da esaurire il blocco delle audizioni delle realtà associative che abbiamo già sentito praticamente tutte, non praticamente, ma tutte, quindi volevo anticipare ai sindacati e ai Presidenti di Municipio che evidentemente la loro audizione avverrà nel corso dell'aggiornamento di questa Commissione nella data in cui verrà convocata dal Presidente. Prego Assessore Campora.

CAMPORA (ASSESSORE MOBILITÀ)

Grazie, buongiorno. Mi ha fatto piacere ascoltare tutti gli interventi da parte delle associazioni, sono stati interventi molto – devo dire – nel merito. Sono state delle proposte, diciamo alcune...

MASCIA (PRESIDENTE)

Assessore Campora, mi scusi, c'è qualcuno che voleva intervenire.

BERTORELLO (LSP)

Sono Bertorello, Presidente, solo per dire che ritiro chiaramente il mio intervento alla luce dopo che lei ha...

MASCIA (PRESIDENTE)

La ringrazio, grazie Consigliere. Prego Assessore Campora.

CAMPORA (ASSESSORE MOBILITÀ)

Grazie Presidente. Ho ascoltato tutti gli interventi, alcuni li ho condivisi, l'ultimo devo dire l'ho trovato un po' confuso e soprattutto, forse non ci si è accorti cosa è successo negli ultimi due mesi, perché criticare la Giunta perché negli ultimi due mesi di *lockdown* non è stato fatto abbastanza, in realtà è stato fatto dal punto di vista delle ciclabili, più di quanto è stato fatto negli ultimi 30 anni. Quindi credo



COMUNE DI GENOVA

che si debba anche avere maggior rispetto per i dipendenti comunali, per il momento che è stato vissuto dalla pubblica amministrazione.

Allora, se le critiche le vogliamo fare ad altri periodi, facciamoli, io le accetto, però voglio anche difendere i dipendenti comunali, perché dire che negli ultimi due mesi non è stato fatto abbastanza, vuol dire fare un attacco a tutti i dipendenti comunali che io voglio difendere, non tanto all'Assessore, a me attaccatemi, ma i dipendenti comunali, gli uffici mobilità, dire che nei due mesi di Covid, con il *lockdown*, non è stato fatto abbastanza, ritengo che sia un'affermazione gravemente lesiva della pubblica amministrazione.

Detto questo, entriamo nel merito della questione. Innanzitutto per la prima volta esiste un ufficio, l'ufficio *smart mobility*, fatto da un mese e in 30 anni non è mai stato fatto. È un inizio, chiaramente, però è la prima volta che l'amministrazione pensa a un ufficio del genere. Credo che questo sia un segnale, poi io le critiche le accetto, soprattutto perché ho sentito critiche costruttive, ma non si può pensare in due mesi, di fare tutto quello che si sarebbe dovuto fare in 30 anni. Quindi l'ufficio *smart mobility* c'è, il coordinatore è il professor Musso e credo che sia lui la persona con cui si debba parlare, e anche dei marciapiedi, è giusto che ne parliate anche con me, perché io mi occupo delle grandi cose, ma mi occupo anche dei marciapiedi e mi occupo delle singole vie, perché è proprio questo il ruolo della politica, degli amministratori locali, dei Consiglieri Comunali e degli Assessori, è proprio quello di avere un'interlocuzione con le associazioni come è sempre avvenuto.

Quindi l'ufficio c'è, c'è soltanto da un mese ovviamente, è stato anzi costituito durante il *lockdown*, anche questo – devo dire – è un atto di merito anche della direzione, cercheremo e cerchiamo, perché siamo in *work in progress*, di strutturarli e di migliorarli.

Ci sarà una consulta permanente dentro, verranno convocate tutte le associazioni che peraltro io *ho* già incontrato, infatti quando è stata presentata quella lettera, sottoscritta dalle 40 associazioni, vi è stato anche un incontro fatto alcune settimane or sono, *ad hoc*, con alcune delle persone presenti. Però bisogna anche essere qualcuno, un Consigliere ha detto: “L'Assessore Campora lo ringrazio, per onestà intellettuale”, perché ho detto, perché è giusto dirlo che ho apprezzato i 3.000.000 da parte del Governo. Però quando sento dire: “Bisogna aumentare gli autobus, bisogna aumentare gli autisti”, questo – come dire? – è facile dirlo, probabilmente lo direbbe anche mio figlio di dieci anni, nel senso che è chiaro che anch'io vorrei avere il triplo degli autobus, il triplo degli autisti, vorrei avere tutti gli autobus elettrici, vorrei, sono affermazioni condivisibili, però noi dobbiamo anche chiederci, quando facciamo una richiesta del genere, dobbiamo andare un po' più in fondo e capire come funziona un'amministrazione pubblica, come funziona il sistema del finanziamento locale.

Quindi oggi, sento chiedere di aumentare il numero degli autisti, di aumentare il numero degli autobus, quando non sappiamo nemmeno se il trasporto pubblico nazionale locale arriverà a settembre, perché ad oggi non è arrivata una lira. Tutte le società di trasporto pubblico nazionali, in questi tre mesi hanno perso milioni e milioni di euro, quindi in questo momento la sfida non è triplicare il numero degli



COMUNE DI GENOVA

autisti, e io sarei il primo a volerlo, o triplicare il numero degli autobus, la vera sfida è che a settembre gli autobus possano viaggiare per le strade come viaggiano oggi, perché in questo momento, io sono sicuro che così come sono arrivati i soldi delle ciclabili, arriveranno anche i soldi per il trasporto pubblico locale, ma in questo momento la vera sfida è quello di riuscire almeno a mantenere quello che abbiamo, perché il dato del trasporto pubblico locale nazionale è che è l'associazione che riunisce tutto il trasporto pubblico nazionale, è che tutto il settore è in difficoltà estrema come non lo è mai stato nella storia della Repubblica Italiana. Ci sono società che perdono dai cinque ai dieci milioni al mese. Noi siamo una AMT strutturata che fortunatamente aveva, sfortunatamente, o fortunatamente, dipende dai punti di vista, al 35% del bisogno che è basato sulla bigliettazione, mentre ci sono altre società di trasporto che vivono al 90% sul contributo pubblico, ed è evidente che in questi mesi la situazione che si è creata, ha fatto calare al 90% tutta la tariffazione, questo è successo a noi ed è successo agli altri. Quindi i comuni non possono essere lasciati da soli ad affrontare questa situazione, quindi io apprezzo le associazioni e apprezzo anche le associazioni molte delle quali hanno scritto anche al Governo per chiedere un aiuto, perché i comuni hanno bisogno di soldi e le aziende di mobilità hanno bisogno di risorse. Quindi quando diciamo: "Aumentiamo gli autobus", sono io il primo ad essere d'accordo, lo chiedo tutti i giorni, come chiedo tutti i giorni di avere un ripristino dei fondi, secondo quelli che sono i dati dei bilanci storici, del 2018 e del 2019.

So che il MIT sta lavorando su questo e tutto il Governo, sono fiducioso che avremo delle risposte concrete, che non riguardano solo Genova, riguardano Milano, riguardano Napoli, riguardano Bologna. Ci sono società che già a giugno hanno difficoltà a pagare gli stipendi, quindi volevo chiarire questa cosa perché bisogna, nel momento in cui si fanno delle richieste, anche capire il quadro in cui ci muoviamo, ed è un quadro estremamente difficile, è un quadro di emergenza nazionale che riguardano soltanto il trasporto pubblico, riguarda le imprese pubbliche e le imprese private. Quindi dobbiamo sempre ricordarci che viviamo un momento storico tra i più tragici del dopoguerra e nel quale, anche quello che può sembrare normale, diventa straordinario.

Detto questo, ho apprezzato tutti gli interventi e credo che io sono convinto che abbiamo fatto molto in questi due mesi. Sono convinto perché i numeri dicono questo, anche in termini di chilometri. Naturalmente siamo partiti molto veloci e siamo partiti – devo dire – dietro la spinta di molte associazioni che hanno offerto dei progetti, hanno offerto anche delle critiche e sono state apprezzate, però hanno offerto anche una proposta concreta. Io ho apprezzato questo.

Perché occorre sempre, almeno nel mio modo di pensare, occorre la critica, la faccio anch'io spesso, però occorre anche delle proposte concrete. Ho apprezzato molto perché su questo abbiamo un *gap* che è quello della comunicazione, perché dobbiamo migliorare anche nell'affiancare certi processi, mi riferisco alle ciclabili, anche a una comunicazione forte, quindi mi sono appuntato, ci eravamo anche già sentiti nel corso di questo incontro che abbiamo fatto con le associazioni, con Fridays for Future, con cittadini sostenibili e con tutte le altre associazioni, è chiaro che alcune richieste di quella lettera – mi riferisco a Fridays



COMUNE DI GENOVA

for Future – sono richieste che necessitano del tempo, dire: “Non è stato fatto in un mese” è ovvio, ci come le ciclabili non sono state fatte in 30 anni, è evidente che essendo tutte persone sedute all’interno di questa Commissione, tutte persone preparate e intelligenti, sappiamo che per fare alcune cose ci vogliono due mesi, per fare alcune cose ci può volere anche un anno, o anche di più. Però quel quadro e quei punti che sono stati indicati in queste lettere che sono state riscontrate e sulle quali abbiamo fatto anche una riunione tutti insieme in *call*, naturalmente ce ne saranno molte, sono degli spunti che ritengo assolutamente interessanti.

MASCIA (PRESIDENTE)

Assessore, la chiedo di contenere al massimo il suo intervento, perché alle 12:00 c’è la conferenza con i capigruppo.

CAMPORA (ASSESSORE MOBILITÀ)

Perfetto, mi tengo l’orologio sotto in maniera tale che a mezzogiorno meno due, termino, se va bene.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie.

CAMPORA (ASSESSORE MOBILITÀ)

Detto questo, si è parlato di, e ricordo che è competenza della città metropolitana, quindi tutti i dati sono reperibili sul sito della città metropolitana, lo dico anche come indicazione. Ritengo che dovremmo lavorare con l’ufficio comunicazione, naturalmente la mobilità fa alcune cose tecniche, poi ci sono altre questioni che vengono trattate anche da altri Assessorati, da altri uffici, ad esempio con la collega Gaggero si sta facendo come Assessore al Marketing, si sta occupando anche di tutto il tema delle piantine, quindi avere un sistema digitale, ma eventualmente anche cartaceo, dove le ciclabili vengono comunque spiegate e illustrate, tanto per i cittadini genovesi, quanto naturalmente anche per i turisti, quindi torniamo al capitolo comunicazione. Essendo partiti molto velocemente, la comunicazione in alcuni momenti è mancata, deve essere migliorata, la mia idea dell’ufficio *smart mobility* che non deve essere soltanto una determina dirigenziale che peraltro è già stata fatta, quindi informalmente c’è questo ufficio, ma c’è anche concretamente, deve essere il luogo che aiuta anche l’Assessorato, perché ritengo che alcuni temi, mobilità dolce, mobilità ciclabile debbano avere uno spazio, uno spazio di confronto.

Io l’ufficio lo vedo strutturato in questa maniera, quindi è un mese che è stato costituito, e cercheremo di reperire anche personale, sappiamo che poi non è



COMUNE DI GENOVA

sempre facile poi in questi momenti reperire ulteriore personale, ma stiamo individuando uno, due addetti, oltre all'architetto Gerbaudi, che ha una posizione della mobilità e oltre al professor Musso, in maniera tale che si possa avere anche una segreteria. Questo per far sì che tutte le proposte vengano vagliate all'interno di questo ufficio e possano essere utili all'Assessorato, al Sindaco, alla Giunta e anche al Consiglio Comunale naturalmente per prendere adeguate decisioni. L'idea di fare una Commissione Consiliare in loco è utile, nel fare queste prime ciclabili inizialmente, che sono state devo dire le prime fatte in questo modo a Genova, sono in *work in progress*, abbiamo verificato in alcuni casi che alcune tracciature non erano corrette e quindi abbiamo anche attraverso le vostre indicazioni cambiato alcuni tratti, in questi giorni è stato fatto un passaggio in tutti i Municipi, anche nei giorni passati, penso al Municipio del centro-ovest dove si sta tracciando la Fiumara.

Mi sono preso l'impegno in questi giorni di risolvere il problema della Guido Rossa e ho già fatto fare delle verifiche, soprattutto sulla parte che dalla Fiumara, va a Cornigliano, modo che possa essere aperta nel più breve tempo possibile.

Ho dato indicazioni di intervenire laddove ci sono delle situazioni che rendono una parte della Guido Rossa che alcuni ciclisti in qualche maniera percorrono, do indicazioni per iniziare a tagliare tutto il verde che in qualche maniera potrebbe impedirne l'utilizzo.

Dico ancora due cose e poi nelle prossime Commissioni cercherò di rispondere e di rispondere a tutti, il tema dello *sharing*. Il tema dello *sharing* è importante, però in questo momento lo *sharing* purtroppo è in grande difficoltà, parlo delle auto. È in grande difficoltà, perché anche in altre città, vi è una come dire? I cittadini sono restii a usare lo *sharing* a causa della presenza del Covid, quindi è un momento di difficoltà che hanno tutte le società di *sharing* di auto, ma io sono convinto che lo *sharing* rimane e debba rimanere un mezzo assolutamente indispensabile per una città. Noi vorremmo uno *sharing* elettrico. Lo *sharing* a Genova è gestita da Aci Global che quindi è una società privata della galassia Aci, ma intendiamo e naturalmente auspichiamo che ci siano anche aziende private che possano fare investimenti e puntare su uno *sharing* elettrico, cercando di superare questo momento di oggettiva difficoltà.

Non sono riuscito naturalmente a rispondere a tutti, lo farò poi nella prossima Commissione, ma in questo momento non c'era il tempo. Però voglio ringraziare tutti coloro che sono intervenuti.

Il tema del pedibus è importante, credo che debba essere coinvolta anche la scuola su questo e naturalmente ho apprezzato tutti gli interventi. Il mio intervento è stato un po' ho voluto sottolineare però anche, ed è giusto ricordarlo non tanto per me, cosa sono stati questi due mesi e quali sono questi due mesi per le amministrazioni, per cui anche quello che può sembrare semplice, posso assicurare che è estremamente complesso.

Detto questo, ringrazio tutti, avremo modo di confrontarci e di lavorare insieme. Grazie.



COMUNE DI GENOVA

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie Assessore. Vedo che c'è un messaggio del, scusate, non si legge bene il messaggio, del Consigliere Giordano, che si è dovuto assentare, però sono le 11:58, si è assentato un po' prima: *"Presidente, mi devo assentare per la conferenza capigruppo"* ...

GIORDANO (MOVIMENTO 5 STELLE)

Sono ancora qua, Presidente. Ho aspettato la fine.

MASCIA (PRESIDENTE)

Molto bene, grazie. La precaria situazione lei lo sa che non l'ho creata io, cercheremo di migliorare nella prossima Commissione.

GIORDANO (MOVIMENTO 5 STELLE)

Però è responsabile lo stesso.

MASCIA (PRESIDENTE)

Certo, non so come, ma sicuramente lo sono.

GIORDANO (MOVIMENTO 5 STELLE)

È lì apposta.

MASCIA (PRESIDENTE)

Grazie. Mozione d'ordine della Consigliera Lodi, prego.

LODI (PARTITO DEMOCRATICO)

Volevo dirle Presidente, volevo dire anche all'Assessore, poi anch'io devo andare in conferenza capigruppo che l'Assessore ha iniziato l'argomento, il suo intervento parlando dei soldi in maniera un po' provocatoria, sul fatto che non sono arrivati e quindi sulle questioni del Ministero eccetera, io proprio per evitare di, dato che in questo momento devo dire che sono previsti molti milioni di euro a Genova, sul tema dei trasporti, vedi il progetto che ha consegnato il Comune in seconda battuta che sta per essere approvato, quindi i soldi cioè, quindi magari se si potesse aggiornare anche una Commissione specifica, facendo il punto rispetto a tutti i finanziamenti governativi, anche nell'ottica costruttiva, se sono fermi, non



COMUNE DI GENOVA

sono fermi, dove sono, secondo me sarebbe importante, quindi chiedevo al Presidente se può – come dire? – accogliere la proposta di fare una Commissione apposta.

MASCIA (PRESIDENTE)

Consigliera, sarà mia cura riferire al Presidente, che come lei sa è il Presidente Ottonello, sono valutazioni che vanno fatte insieme agli altri Presidenti delle Commissioni con il coordinatore.

LODI (PARTITO DEMOCRATICO)

Grazie.

MASCIA (PRESIDENTE)

La ringrazio molto. Io allora a questo punto dichiaro chiusa la Commissione. Ci sarà un aggiornamento della Commissione, rimangono ancora da sentire tutti i rappresentanti sindacali e i presidenti di Municipio con i quali mi scuso per ovvie ragioni, saluto anche il Consigliere Giordano e gli altri Consiglieri Commissari. Arrivederci, buona giornata.

ESITO:

Interventi atti a riorganizzare la mobilità a partire da trasporto pubblico, viabilità pedonale e ciclabile e micromobilità in Fase 2"	RINVIO AD ALTRA SEDUTA
--	------------------------

Il Presidente alle ore 12.00 dichiara chiusa la seduta.

Il Vicepresidente
(Mario Mascia)

documento firmato digitalmente