

Elezioni amministrative 2012
Comune di Genova

PROGRAMMA DEL MOVIMENTO 5 STELLE DI GENOVA

- DOCUMENTO DI LAVORO -

Aggiornamento 29 settembre 2011
PROGRAMMA5STELLEGENOVA.DOC



Indice dei contenuti

Premessa	1	Potenziamento delle politiche di Mobility Management	8
Energia	2	Educazione all'uso del Trasporto Pubblico	8
Risparmio Energetico	2	Un piano per la gestione delle merci.....	8
Produzione di Energia	2	Efficientamento dell'Ufficio "Tempi della Città"	9
Mobilità.....	3	Revisione delle tariffe taxi	9
Recupero e realizzazione di impianti di risalita	4	Sviluppo della rete di distribuzione per i veicoli con carburante pulito.....	9
Miglioramento della produzione del servizio	4	Politiche di eliminazione delle cause degli spostamenti.....	9
Miglioramento della qualità del servizio	4	Elaborazione di un Piano per la ciclabilità urbana	9
Autobus solo con posti a sedere.....	4	NO-Gronda	10
Frequenza e copertura delle fasce orarie	5	Rifiuti	11
Copertura del territorio	5	Il contesto.....	11
Spazi fermata	5	La strategia	11
Politiche promozionali	5	Punti programmatici.....	11
Politica tariffaria espansiva.....	5	Studiare la frazione residua per migliorare	14
Integrazione tariffaria	5	Sicurezza.....	16
Costo del biglietto.....	6	Connettività.....	17
Eliminazione del biglietto	6	Connettività in aree pubbliche	17
Sviluppo del servizio ferroviario e di battelli ed integrazione col servizio di superficie.....	6	Connettività in aree private e connessione condominiale.....	17
Potenziamento dei binari ferroviari.....	6	Connettività all'interno e fra strutture pubbliche.....	17
Stazioni e fermate.....	6	Uso di internet.....	17
Recupero di linee e nuove realizzazioni...	6	Voip	18
Creazione di linee di navigazione costiere	7	Servizi messi a disposizione dal Comune...	18
Limitazione della circolazione motorizzata individuale	7	Gestione risorse.....	20
Impiego di strumenti di moderazione del traffico	7	Acqua.....	20
Interdizione del Centro alla circolazione .	7	Tutela e qualificazione del territorio	20
Gerarchie sulla sede stradale.....	7	Trasparenza amministrativa	21
Posteggi in doppia fila.....	7		
Riequilibrio dei fondi.....	7		
Interventi per la diminuzione del parco veicoli.....	7		
Automobili e parcheggi.....	8		
Realizzazione di nuovi parcheggi	8		

Premessa

Il Movimento 5 Stelle di Genova è composto da persone di estrazione sociale, culturale e politica eterogenea che condividendo principi e valori di partecipazione attiva della cittadinanza alle scelte della città, di legalità, di trasparenza e di sostenibilità dello sviluppo, hanno deciso di dare vita ad un gruppo informale ma stabile e attivo già da alcuni anni.

Le nostre iniziative sono rivolte sia agli amministratori locali che alla cittadinanza con la finalità di fornire più informazione su questioni per noi prioritarie che spesso ci appaiono trascurate o trattate in modo sbilanciato dai mezzi di informazione tradizionali.

Siamo convinti che gli indici di sviluppo di un paese/città debbano tener conto prioritariamente della qualità della vita in termini di vivibilità all'interno dei quartieri, di tutela dell'ambiente e della salute; attenzioni ecologiche che spesso comportano anche ritorni economici, come il risparmio energetico, come la prevenzione **medica** primaria che evita spese per le cure dei malati da inquinamento, come una gestione dei rifiuti che mira alla qualità dei materiali a monte, etc.

Purtroppo ci si è resi conto che nell'ambito dell'amministrazione pubblica **attuale** spesso non vi è conoscenza adeguata degli argomenti su cui deliberare e che le decisioni sono prese da una politica pesantemente condizionata da interessi economici, prevalenti anche sul bene della cittadinanza.



- ★ **Energia**
- ★ **Mobilità**
- ★ **Rifiuti**
- ★ **Sicurezza**
- ★ **Connettività**
- ★ **Gestione risorse**
- ★ **Trasparenza amministrativa**

Energia

Risparmio Energetico

Controllo degli effettivi consumi energetici degli edifici e monitoraggio delle certificazioni energetiche degli edifici stessi. Analisi delle certificazioni energetiche e loro confronto con i dati reali di consumo, evidenziando quelli che consumano più del dichiarato e richiedendo interventi per riportarli al valore dichiarato.

Elaborazione di un piano per la riduzione programmata dei consumi energetici degli edifici del Comune e pubblicazione periodica dei risultati ottenuti.

Elaborazione di un piano per l'utilizzo di energie rinnovabili negli edifici del Comune, pubblicazione della tipologia di impianti installati e dei risultati ottenuti.

Creazione di uno sportello comunale con il compito di supportare i cittadini e gli amministratori di condominio, aiutandoli gratuitamente a risparmiare energia.

Riscrittura del regolamento edilizio comunale orientato verso il recupero energetico del patrimonio edilizio esistente.

Incentivazione alla riqualificazione del tessuto edilizio, anche privato, in cambio di un adeguato impegno al recupero dell'efficienza energetica degli edifici medesimi.

Creazione di una struttura comunale per l'individuazione di procedure di finanziamento, anche attingendo a bandi di finanziamenti europei, per la promozione dei progetti di riqualificazione energetica degli edifici.

Interventi di efficienza energetica su gli impianti di illuminazione pubblica stradale; interventi sugli impianti semaforici attraverso la sostituzione delle lampade tradizionali con Led.

Produzione di Energia

Promuovere e incentivare l'autosufficienza energetica del parco edilizio esistente, attraverso interventi strutturali per la diffusione delle fonti rinnovabili di energia e della micro produzione combinata di energia elettrica e calore.

Promozione di cooperative solari e cooperative "esco" (energy saving company) con proprietà diffusa tra i cittadini, per facilitare interventi su complessi edilizi ed edifici pubblici facendo ricadere sui cittadini i relativi guadagni.

Incentivazione della produzione distribuita di energia elettrica con tecnologie che utilizzano le fonti fossili nei modi più efficienti, come ad esempio la cogenerazione diffusa di energia elettrica e calore, a partire dagli edifici più energivori: ospedali, centri commerciali, industrie con processi che utilizzano calore tecnologico, centri sportivi ecc.

Biogas da Rifiuti: sviluppo della produzione di energia pulita da parte di AMIU: produzione di biogas dalla fermentazione della frazione organica dei rifiuti urbani (previa la sua raccolta differenziata) e dai fanghi di grigliatura dei depuratori delle acque nere.

Eolico ed idroelettrico: sviluppo della produzione di energia pulita da parte delle aziende pubbliche o partecipate: realizzazione di impianti eolici nelle aree più ventose del comune e realizzazione di microcentrali idroelettriche integrate nella rete degli acquedotti cittadini.

Mini-idroelettrico: supporto tecnico, burocratico ed autorizzativo ed incentivazione fiscale a privati per il recupero a fini energetici del patrimonio storico di derivazioni di mulini e cartiere nelle vallate.

Biomasse forestali per uso locale:

- riattivazione delle attività forestali nelle aree boschive del territorio comunale atte al miglioramento forestale ed al rimboschimento;
- supporto tecnico, burocratico ed autorizzativo ed incentivazione fiscale a privati ed alla produzione locale di legna dai lavori di manutenzione forestale;
- sviluppo di microreti di teleriscaldamento, alimentate da impianti di cogenerazione a biomasse legnose, nelle frazioni periferiche della città.

Mobilità

La qualità della vita, il tipo di mobilità e la gestione degli spazi in una città nascono e convivono insieme. In piazze, strade, e cortili si formava il "sentire comune" della comunità, oggi resta difficile identificare uno spazio pubblico scoperto che non sia stato occupato da auto e moto. La memoria che ne faceva luoghi di aggregazione si è persa anche per questo motivo, fino ad assumere a vera negazione di diritti di cittadinanza.

Siamo assai lontano da un buon modello di mobilità in quanto molti degli spostamenti sono effettuati con mezzi individuali (a motore) e questo tipo di mobilità è poco compatibile con il territorio genovese, generando uno squilibrio che determina l'invivibilità quotidiana della città. Non ci si deve dunque meravigliare se in un sondaggio di un paio di anni fa due genovesi su tre mettevano al primo posto tra i problemi da affrontare proprio temi legati alla mobilità.

La mobilità va per cui progettata, pianificata e governata nei suoi sviluppi mettendo le sue componenti in un preciso ordine di priorità:

- trasporto pubblico,
- spazi ad uso del pedone,
- mobilità delle merci,
- mobilità ciclistica,
- mobilità veicolare privata.

Criteri peraltro indicati nella legge che ha istituito l'obbligo di predisporre i Piani Urbani del Traffico (che anzi mette al primo posto la tutela del pedone). Non si può proprio dire che la nostra città sia stata amministrata secondo questi principi.

Il Servizio Pubblico deve essere il cardine di una corretta mobilità perché garantisce ad ognuno la possibilità di un'accettabile livello di mobilità; ma serve anche per:

- ridurre le emissioni di gas e rumori e i consumi di carburante,
- ridurre le patologie correlate all'inquinamento ed agli incidenti stradali,
- contribuire al raggiungimento degli obiettivi del Protocollo di Kyoto,

- restituire alle città una vivibilità accettabile e possibile un uso sociale degli spazi,
- evitare l'emarginazione sociale di chi non può acquistare auto e moto,
- diminuire il caos da traffico e lo stress per gli spostamenti ,
- rendere più sicure le strade,
- rendere meno arduo l'uso dell'automobile per chi che ne abbia effettiva necessità,
- diminuire i costi delle famiglie derivanti dalla necessità di spostarsi con liberazione di risorse per uno sviluppo più sensato della comunità.

Per andare verso una mobilità più sostenibile è prioritario spostare una consistente quota di utenza dal trasporto privato a quello collettivo; ciò può essere raggiunto direttamente ma anche attraverso misure indirette. Le iniziative necessarie possono essere diverse e devono comprendere:

- politica tariffaria espansiva,
- miglioramento della qualità del servizio,
- potenziamento del Trasporto Pubblico di superficie,
- sviluppo del servizio ferroviario e di battelli ed integrazione modale col servizio di superficie,
- interventi per la diminuzione del parco veicoli,
- limitazione della circolazione motorizzata individuale,
- potenziamento delle politiche di Mobility Management,
- realizzazione di una rete di percorsi ciclabili,
- realizzare quanto previsto dal DM 27/3/1998, art 5:

Nel rinnovo annuale del loro parco autoveicolare, le amministrazioni dello Stato, delle regioni, degli enti locali, degli enti e dei gestori di servizi pubblici e dei servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, dovranno prevedere che nella sostituzione degli autoveicoli delle categorie M1 e N1 in dotazione una quota sia effettuata con autoveicoli elettrici, ibridi, o con alimentazione a gas naturale, a GPL, con carburanti alternativi con pari livello di emissioni, dotati di dispositivo per l'abbattimento delle emissioni inquinanti, nelle seguenti percentuali ed entro i tempi sottoindicati:

entro il 31 dicembre 1998 nella misura del 5%;

entro il 31 dicembre 1999 nella misura del 10%;
 entro il 31 dicembre 2000 nella misura del 20%;
 entro il 31 dicembre 2001 nella misura del 30%;
 entro il 31 dicembre 2002 nella misura del 40%;
 entro il 31 dicembre 2003 nella misura del 50%;

- potenziamento del Trasporto Pubblico di superficie,
- predisposizione di un Piano per la reintroduzione del tram attraverso la costruzione di una rete di tranvie protette.

Recupero e realizzazione di impianti di risalita

In una città in salita come la nostra non bisognerebbe definire gli impianti di risalita come "speciali"; si tratta di un modo di offrire un servizio a costo ragionevole anche in località non facilmente raggiungibili dal classico bus e dove magari si è costretti ad impiegare un minibus anche se la domanda potenziale è rilevante, come in molte zone collinari della nostra città.

Si realizzerebbe così l'ultimo anello del servizio di Trasporto Pubblico "fin davanti all'uscio di casa", determinando **evitando** la non necessità di possedere un mezzo individuale a motore per molti cittadini genovesi. Serve il recupero delle strutture dismesse e la realizzazione di nuovi impianti commisurati all'utenza attuale e potenziale.

Esiste uno studio del 2001 del Diparc (**Dipartimento di Progettazione e Costruzione dell'Architettura – Università di Genova**) che individua localizzazioni, studi di fattibilità e protocolli di intervento per circa 70 impianti. La metà di questi raggiungono un buon compromesso tra utilità, fattibilità tecnica e costo di realizzazione; complessivamente necessiterebbero della metà di quanto andrà a costare il moncone di linea di metropolitana che abbiamo.

Miglioramento della produzione del servizio

Il modo per ottenere un miglioramento diretto del servizio passa attraverso l'aumento della regolarità del transito, del comfort di viaggio, dell'accessibilità ai mezzi.

Per raggiungere questi obiettivi servono interventi strutturali quali:

- protezione dei percorsi, ad esempio tramite corsie **munite di cordolo** ~~cordolate~~, corsie contromano, transito in zone interdette al transito,
- "semafori intelligenti", in modo che i mezzi sostino solo alle fermate e non agli incroci,
- adeguamento delle fermate per consentire un rapido accosto del mezzo (marciapiede a penisola o comunque in linea con la traiettoria di marcia) ed un semplice accesso agli utenti (~~altrimenti a cosa servono i pianali ribassati?~~),
- salita e discesa da tutte le porte (**pratica peraltro già in uso nella quotidianità genovese**).

Tutto ciò è utile per fornire un servizio affidabile per puntualità e comodità d'accesso e d'utilizzo ma è anche un modo per renderlo meno costoso per l'azienda **visto che** ~~essendo~~ queste misure ~~che~~ vanno ad agire direttamente sulla velocità commerciale.

Per inserire correttamente nel contesto urbano la protezione dei percorsi e la semaforizzazione preferenziale in modo da rendere sostenibile queste misure nei confronti del resto della circolazione, serve un Piano del Traffico che realmente abbia il suo perno nel Trasporto Pubblico, cioè esattamente l'opposto di quello attualmente in vigore.

Miglioramento della qualità del servizio

Autobus solo con posti a sedere

Se vogliamo incentivare le persone a spostarsi con i mezzi pubblici, allora bisogna offrire un servizio di qualità, tendenzialmente senza posti in piedi. Basta con la politica dei carri bestiame.

Tra l'altro, una norma europea sulla sicurezza stradale prevede che anche sui mezzi pubblici si debbano indossare le cinture di sicurezza. Siccome l'Europa non è solo Svezia e Germania, è stata inserita una deroga transitoria a questo obbligo, **della quale** ~~€€~~ ovviamente l'Italia usufruirà largamente. L'ipotesi non è comunque tanto fantascientifica; ad esempio a Zurigo è raro che si stia in piedi per mancanza di posti a sedere. Questa possibilità dipende cioè dal tipo di servizio che viene offerto e dai tipi di vettore impiegati; a Zurigo il tram è l'attore principale essendo uno dei mezzi più capienti in rapporto al

costo di realizzazione dell'infrastruttura ed al costo di gestione.

Frequenza e copertura delle fasce orarie

Qualità è anche garantire il servizio in ogni fascia oraria con un'adeguata frequenza. È miope tentare di contenere i costi attraverso la massimizzazione del riempimento delle vetture in quanto il diradamento dei passaggi implica una diminuzione del numero di persone che si affideranno al Trasporto Pubblico.

Si instaura (come effettivamente si è instaurato nella nostra città) un circolo vizioso tra offerta e domanda, causando alla fine un aumento dei costi di produzione per un servizio oramai residuale. Immediatamente percepibile a Genova è l'esempio di quello serale (quello notturno praticamente non esiste, con sole tre coppie di corse sui due assi principali) ma la situazione si è manifestata in molti altri casi, sia come ora sia come territorio.

Copertura del territorio

Occorre garantire un'efficiente copertura anche nei centri residenziali minori (a partire da piccoli comuni e frazioni verso i centri maggiori, il centro città e le sedi di uffici pubblici, scuole, insediamenti produttivi ed altri poli d'attrazione). Per il tipo di servizio e di vettore da impiegare bisogna ricercare un equilibrio tra qualità e costo del servizio (ad esempio, il bus a chiamata, cd. *Drinbus*, può essere utile per raggiungere località piccole e isolate, mentre per i contesti urbani con elevata potenzialità di domanda, come i quartieri collinari genovesi, è necessario studiare altre soluzioni).

Spazi fermata

Le pensiline devono essere idonee alle caratteristiche del clima genovese; cattivo esempio sono quelle globalizzate di *Cemusa*, che assolvono bene solo allo scopo di essere degli spazi pubblicitari.

Le paline e le pensiline possono inoltre essere un momento importante di informazione all'utenza e devono riportare chiaramente (ed in modo leggibile) le principali informazioni sulle linee in transito e sui poli d'interesse della zona (scuole, uffici pubblici, servizi, musei, ecc).

Politiche promozionali

Il Trasporto Pubblico deve diventare un "prodotto" appetibile del quale si possa una facile promozione; ad oggi l'ufficio a questo preposto trova delle obiettive difficoltà ad operare. Ma la questione non dipende solamente da iniziative aziendali, l'apporto dell'Amministrazione Civica è determinante.

Serve lo sviluppo di un programma di disincentivi all'uso dei mezzi privati e incentivi a favore del mezzo pubblico coordinato dal Comune; ad esempio:

- un abbonamento del lavoratore a carico della propria ditta come benefit della contrattazione aziendale, oppure come uno sconto sulle tasse locali. A Zurigo questa modalità è già in funzione; il datore di lavoro non offre il posteggio ai suoi dipendenti in area aziendale ma fornisce l'abbonamento al sistema di Trasporto Pubblico;
- tempo fa, alcuni esercizi commerciali offrivano uno sconto ai clienti che si presentavano con un biglietto del bus quale prova di essere giunti coi mezzi pubblici.

L'Amministrazione Civica attuale, invece, stipula attraverso la sua controllata Genova Parcheggi convenzioni con quegli esercenti che offrono condizioni di favore a chi si presenta con il biglietto del parcheggio, in completa controtendenza sulla prospettiva di agevolare il trasporto pubblico.

Politica tariffaria espansiva

Integrazione tariffaria

I Centri intorno a Genova hanno un grosso rapporto con il Capoluogo ed anche in questo caso serve ragionare i termini di bacino d'utenza e di intermodalità. Il cittadino deve poter interscambiare nella maniera più efficace, semplice e comoda – anche dal punto di vista dell'acquisizione del titolo di viaggio – tra un mezzo veloce adatto alle medie distanze ed uno più lento ma che gli offre un servizio capillare. Ha però difficoltà ad usare il mezzo collettivo, anche per questioni dovute alla mancanza di semplicità.

Il concetto è chiaro: chi usa la corriera extraurbana o il treno userà poi sicuramente anche l'autobus o altri mezzi pubblici per raggiungere ad esempio il posto di lavoro in città. Un unico titolo di viaggio certamente rende più semplice usare i mezzi pubblici.

Costo del biglietto

In ogni caso, la diminuzione del costo per viaggio, vuoi a seguito di diminuzioni dei prezzi o vuoi per l'incentivo all'abbonamento lungo rispetto a titoli a breve scadenza, deve essere privilegiata adeguando il contributo pubblico alle aziende di trasporto (ovviamente se aumentano i posti offerti e la qualità del servizio nel suo complesso).

L'aumento dei passeggeri deve essere obiettivo prioritario per ogni amministrazione assennata e non deve essere condizionato più di tanto dall'entità delle risorse necessarie. Per assurdo se oggi Amt aumentasse del 20% i passeggeri (ed offrisse i posti necessari) andrebbe incontro a sicuro fallimento senza aumento del corrispettivo.

Eliminazione del biglietto

Una tassa per tutti, indistintamente, senza eccezioni, che permetta ai cittadini di viaggiare senza dover fare il biglietto.

Già ora una parte del costo del trasporto pubblico, per i vantaggi sociali ed ambientali che comporta, è pagato direttamente dalla collettività (tra il 50 e l'80%). Se questa fosse del 100% risolverebbe molti problemi: che tipo di tariffazione adottare, dove trovare i biglietti, i controllori e l'attività di repressione, le emittitrici ed i vandalismi.

Ma chi pagherebbe? In parte la Regione, giustificando così l'esenzione anche dei fuori Comune, e in parte il Comune attraverso l'emanazione di una tassa di scopo. Se da tariffa, con gli ultimi aumenti si ricavano ca. 60 milioni di € all'anno significa che 600.000 genovesi dovrebbero sborsare 100 € procapite. Per confronto, l'abbonamento annuale costa 330€ ed i costi di mantenimento di un'autovettura sono stati stimati tra 2.000 e 3.000 € all'anno. Serve ricordare che la Regione Liguria dovrebbe già oggi contribuire per il 66% ed invece è sotto il 50%, quindi risorse regionali determinerebbero una tassa di scopo inferiore.

È ovvio che questa decisione significa **comporta** che l'Amministrazione Civica intende puntare veramente su un Trasporto Pubblico di qualità attraverso un patto forte con la cittadinanza.

È evidente l'effetto incentivante di questa opzione (chi ha già pagato è incentivato ad usare i mezzi pubblici a scapito del mezzo privato) ma altresì è

importante sottolineare che anche chi non usasse i mezzi pubblici avrebbe comunque dei grossi benefici in termini di vivibilità della città e di liberazione dal traffico, compresi gli automobilisti (si avrebbero strade più libere per chi deve o vuole usare ugualmente il mezzo privato).

Sviluppo del servizio ferroviario e di battelli ed integrazione col servizio di superficie

Potenziamento dei binari ferroviari

Bisogna intervenire sulla saturazione delle linee costiere attraverso:

- interventi sugli impianti di segnalamento,
- realizzazione di binari di precedenza (in attesa di nuove linee),
- utilizzo di mezzi dotati di maggiore accelerazione e di un maggior numero di porte (il TAF - **Treno ad alta frequentazione** - non è la scelta corretta).

Diventa così possibile un aumento quantitativo del servizio attraverso un cadenzamento effettivo ed una maggiore copertura di alcune fasce orarie.

Stazioni e fermate

Serve migliorare l'accessibilità di stazioni e fermate che devono essere organicamente inserite nel tessuto urbanistico. Bisogna superare la logica dei cancelli e dell'unica entrata.

Serve innalzare i marciapiedi per agevolare l'accessibilità ai convogli; aspetto che risulta anche più importante rispetto al servizio cittadino dei bus.

Attrezzarle con segnalatori d'arrivo e partenze dei treni visibili anche dall'esterno, con emittitrici di biglietti, con bacheche dettagliate di orari e mappe, anche delle linee bus.

Recupero di linee e nuove realizzazioni

Molte infrastrutture ferroviarie sono in stato di semi abbandono o demolizione; basterebbe il recupero di alcune di esse per aumentare le potenzialità del sistema nel suo complesso. Essenziale per Genova l'utilizzo della linea dal Campasso ed alcuni interventi nella galleria tra Principe e Brignole e la rivisitazione di Brignole stessa.

Esistono altre linee di cui si potrebbe valutare l'impiego. Sono la linea a mare, che dalla Stazione Marittima corre fino a Sestri passando per o lambendo la zona portuale, e la linea di sponda destra del Polcevera, che da Bolzaneto arriva fino a Cornigliano, purtroppo interrotta dalla nuova strada di sponda all'altezza dell'Ikea.

Creazione di linee di navigazione costiere

Affinché possa veramente decollare, questa tipologia di servizio deve rientrare all'interno della normale tariffazione attraverso l'integrazione tariffaria e quindi costare all'utente tendenzialmente allo stesso modo del servizio terrestre.

Ovviamente i costi di gestione sono rilevanti, ma l'offerta di servizi di questo tipo in altre realtà europee è stata apprezzata e non solo a scopo turistico. L'integrazione della parte pubblica sarà perciò molto più alta rispetto a quella per il servizio terrestre.

Limitazione della circolazione motorizzata individuale

Impiego di strumenti di moderazione del traffico

Questi strumenti servono in un'ottica di sicurezza stradale in quanto tendono a far diminuire la velocità dei veicoli; tendono così a dare "vantaggi" agli utenti "deboli" della strada (bambini, pedoni, anziani, ecc.).

Ve ne sono di vari tipi: attraversamenti in rilievo, dossi, bande rumorose, posteggi sbalzati, curve artificiali, ecc. solitamente si mettono in corrispondenza di scuole, ospedali, zone residenziali, etc.

Molto utili sono le "zone 30" cioè zone dove la velocità massima consentita è di 30 km/h; questo limite viene fatto rispettare grazie a tutta una serie di interventi sulle caratteristiche della sede stradale piuttosto che con l'impiego repressivo dei vigili urbani.

Purtroppo il Comune non ha ancora provveduto a classificare le strade, non individuando per cui le zone 30.

Interdizione del Centro alla circolazione

Come previsto da un referendum degli anni '80 del secolo scorso, il Centro potrebbe essere riservato ai mezzi pubblici ed agli scooter elettrici e le biciclette, mentre per le auto vi sarebbero solo alcune strade di scorrimento imprescindibile (fatte le dovute eccezioni per disabilità e mezzi di soccorso).

Attraverso la reintroduzione del tram e l'estensione delle zone pedonali si potrebbe tendere negli anni a questa soluzione.

Gerarchie sulla sede stradale

Ove sia possibile, il flusso dei mezzi privati dovrebbe essere al centro della carreggiata; quindi l'allocatione dei posteggi, poi le corsie del mezzo pubblico ed infine il marciapiede. Dove ci sia lo spazio, la pista ciclabile si collocherebbe tra posteggio e mezzo pubblico.

Posteggi in doppia fila

I mezzi posteggiati in seconda o terza fila su flussi primari sono la causa di grandi disagi per il fluire del traffico, occorre quindi una forte campagna di sensibilizzazione per attenuare il problema.

Riequilibrio dei fondi

Sono pianificate molte opere legate alla viabilità (bretelle, parcheggi, tunnel, strade) che oggettivamente tendono a rincorrere il numero di automobili e scooter presenti nelle strade; ciò instaura un altro circolo vizioso che tende a saturare gli spazi ed a creare la necessità di nuove infrastrutture.

Occorre orientare le poche risorse presenti verso opere legate alla mobilità sostenibile e quindi privilegiare la pianificazione di infrastrutture per il Trasporto Pubblico e la mobilità ciclo-pedonale.

Il realismo economico ci dice anche che queste sono molto più facilmente finanziabili e comunque con importi e tempi di realizzazione molto più bassi.

Interventi per la diminuzione del parco veicoli

Uno spiacevole primato (almeno) nazionale. I 350.000 patentati genovesi si dividono 300.000 autovetture, 250.000 tra motocicli e ciclomotori e 100.000 veicoli commerciali, ponendo la nostra città ai vertici dei tassi di motorizzazione (2,1 per abitante). Risulta

quindi importante adottare delle politiche di sensibilizzazione sull'argomento e incentivare la responsabilità civile e culturale su una nuova ottica di mobilità e di risparmio.

Automobili e parcheggi

Che il vero problema sia l'eccessivo numero dei mezzi **privati** appare evidente. Il passaggio dalle auto alle moto non ha risolto la questione, ma ha aggiunto ulteriori problemi di gestione degli spazi (pensiamo solo alle necessità di altri posteggi) e ulteriori costi per i cittadini.

Nella nostra città mancano ca. 90.000 posteggi. Evidentemente è illusorio pensare di costruire così tanti stalli e trovare una sistemazione a tutte queste automobili; non esiste un numero sufficiente di piazze al di sotto delle quali scavare e non c'è tantomeno la disponibilità economica per finanziare tali interventi. Non rimane che dire che ci sono 90.000 auto di troppo e comportarsi di conseguenza.

Bisogna così porsi il problema dell'eliminazione di queste 90.000 auto di troppo impostando una strategia coordinata, ad esempio attraverso iniziative di questo genere:

- agevolazioni agli esercizi commerciali che favoriscano i clienti ed i propri dipendenti che si servono del mezzo pubblico con abbonamento gratuito
- sviluppo del "car sharing" a costi ragionevoli o come contropartita in seguito ad interventi di pedonalizzazione o perdita di posteggi per la realizzazione di corsie protette
- un sistema di accompagnamento degli alunni (scuolabus, pedobus, ciclobus)
- una rigorosa politica di gestione della sosta.

Realizzazione di nuovi parcheggi

In questa strategia non trova posto la realizzazione di nuove infrastrutture legate ai mezzi individuali, ed i parcheggi non fanno eccezione.

Se appare lapalissiano impedire ogni nuova realizzazione in aree centrali o in prossimità di poli d'attrazione (scuole, ospedali, centri commerciali, strutture sportive e ricreative, ecc.) in quanto hanno il solo risultato di generare e attirare traffico, vi

possono essere casi particolari legati soprattutto alla residenzialità.

La maggioranza dei genovesi è in stato di dipendenza dall'uso di auto e moto e per cui non è socialmente accettabile obbligare di punto in bianco a posteggiare a chilometri da casa (cosa alla quale sono obbligati i residenti del Centro Storico che per questo si sentono discriminati e vogliono anche loro avere i box, magari nei fondi dei palazzi storici). Ciò può accadere nel caso di realizzazione di corsie protette e di pedonalizzazioni e certo non si può impedire il possesso dell'autovettura.

In questi casi il bilancio della sostenibilità può essere positivo e quindi giustificare la realizzazione di nuovi parcheggi e nuove strade. Possibilmente queste opere dovrebbero essere però reversibili; ad esempio, nel caso di parcheggi, essere strutture smontabili e non prevedere grosse opere edili o di modifica del territorio e del paesaggio.

Potenziamento delle politiche di Mobility Management

Educazione all'uso del Trasporto Pubblico

Fino ad ora i pur meritevoli corsi organizzati dall'Amministrazione Civica hanno riguardato l'aspetto della sicurezza stradale dal punto di vista del conducente di mezzi individuali. Bambini e ragazzi venivano addestrati al comportamento in strada imparando i segnali stradali e le altre norme del Codice della Strada in piste gioco in cui loro erano i conducenti. Altrove in Europa tali corsi vengono effettuati anche e soprattutto a bordo dei mezzi usati per il Trasporto Pubblico, dall'asilo fino al liceo.

Da noi sembra che ci si arrenda all'inevitabilità che appena possibile si passi ai mezzi individuali a motore o magari senza neanche passare per gli autobus, dato che intere generazioni di giovani spesso non lo conoscono per nulla.

Corsi efficaci sono in grado di estendere a genitori e familiari i concetti anche attraverso la responsabilizzazione degli adulti nei confronti degli scolari.

Un piano per la gestione delle merci

Il livello di non organicità nella gestione della mobilità cittadina raggiunge il suo punto più evidente in

questo ambito. Sulle strade abbiamo il caos più completo in quanto i pochi parcheggi merci sono di dimensioni non sufficienti e sistemati in luoghi incongrui; la maggior parte delle consegne è "volante" ossia sui marciapiedi, sulle corsie degli autobus, in doppia e tripla fila, ecc.; è un'ulteriore situazione che incentiva il non rispetto delle regole, la prepotenza e la maleducazione stradale.

Bisogna prevedere un orario per la movimentazione che sia compatibile con la destinazione d'uso delle aree interessate, destinare zone di localizzazione e dimensione consone, incentivare le consegne a domicilio, reprimere con forza la consegna "volante".

Un'interessante soluzione è quella dei "Centri ecologici di distribuzione delle merci". Prendono spunto dalla metodologia di lavoro dei Corrieri applicandola su scala ridotta per il raccordo tra il magazzino di zona ed i singoli operatori economici.

A Genova si è sviluppata attraverso il progetto "Merci" in alcune aree del Centro Storico. Purtroppo i mezzi elettrici comprati con i fondi ministeriali ed europei sono attualmente fermi nel garage comunale in quanto il progetto non è stato rifinanziato. I quattro veicoli non avevano certamente sostituito l'infinito numero di mezzi che giornalmente continuano ad ingolfare i vicoli, ma nulla è stato fatto per rendere questa organizzazione della distribuzione delle merci stabile e non bisognosa di sostegno economico.

Efficientamento dell'Ufficio "Tempi della Città"

Tentativi significativi possono essere effettuati potenziando questo ufficio in modo da sperimentare in zone della città esperienze di fasce orarie differenziate di apertura e chiusura per uffici e scuole.

All'interno di questo contesto può essere sperimentato altresì il *car pooling*, sia aziendale sia privato. Può essere utile prevedere un'unica centrale operativa per *car pooling*, taxi collettivo, taxi rosa e *Drinbus*.

Un altro tentativo può svilupparsi con le Compagnie di Assicurazione attraverso dei contratti con assicurazione auto a km di percorrenza effettiva.

Revisione delle tariffe taxi

Può essere utile una differenziazione per categorie in modo da favorirne un uso alternativo all'automobile personale.

Forse va fatto uno sforzo maggiore di informazione per riprovare a lanciare il taxi collettivo, ben sapendo comunque degli effetti marginali sul complesso della mobilità.

Sviluppo della rete di distribuzione per i veicoli con carburante pulito

Può essere utile per limitare le emissioni inquinanti e per sviluppare l'utilizzo dei biocarburanti.

Politiche di eliminazione delle cause degli spostamenti

- Facilitare la vicinanza al lavoro dei lavoratori a sedi il più possibile vicino alle proprie abitazioni, in modo da ridurre almeno gli spostamenti non indispensabili,
- sviluppare forme di telelavoro,
- decentrare e informatizzare i servizi pubblici.

Elaborazione di un Piano per la ciclabilità urbana

L'elaborazione del Piano non si limita ad una definizione di rete ciclabile ma pone le basi per una pianificazione degli interventi a favore della mobilità ciclabile, che preveda:

- percorsi promiscui pedonali/ciclabili,
- piste in aree giochi e parchi urbani,
- cicloparcheggi, rastrelliere,
- bici taxi, bici bus, bike sharing,
- bici di cortesia presso gli hotel,
- colonnine di ricarica batteria per le bici elettriche presso scuole, posteggi, etc.

Tali interventi non richiedono grossi investimenti e sono facilmente realizzabili in poco tempo e con pochi disagi per i cittadini. La mobilità ciclabile può quindi essere un tassello di una migliore mobilità e divenire anche una piccola alternativa alle auto. Si può prevedere una rete minima di percorsi ciclabili nelle zone pianeggianti in Valbisagno, in Valpolcevera e sull'asse Ponente-Levante, sfatando il mito dell'impossibilità dell'uso di tale mezzo.

Ma la mobilità urbana risulta oggi alquanto pericolosa e la realizzazione ex-novo di percorsi ciclabili deve sottostare ad un'attenta progettazione. Le piste ciclabili non possono infatti limitarsi a righe gialle sulle strade delle macchine ma devono essere riservate, protette, sicure ed il più possibile salutarie.

Devono comunque essere previsti percorsi pedonali/ciclabili verso le scuole con progetti assistiti come nei casi di Roma (*pedobus*) e Reggio Emilia (*ciclobus*) da estendere anche gradualmente agli uffici pubblici ed ai principali poli d'attrazione.

NO-Gronda

Rifiuti

Il contesto

Da anni si urla l'emergenza rifiuti e, in effetti, la quantità di rifiuti prodotti è costantemente in crescita, le discariche sono quasi saturate, i traffici di camion aumentano, così come le truffe.

La produzione di nuovi beni è in costante aumento e la qualità di tali materiali è esclusivamente questione di marketing per un supposto maggior ritorno economico. La logica di sempre è "più produzione, più crescita, più sviluppo", è la logica del consumismo sfrenato, dell'usa e getta, della produzione, della costruzione a prescindere dall'impatto ambientale/sanitario/sociale ed anche economico (spesso non si considerano i minor costi potenzialmente raggiungibili, con semplici accorgimenti nei cicli di produzione). E' la logica di "disinquinare" dopo aver "inquinato", con il risultato di aver consumato più energia, più petrolio, più materiali, ovvero aumentato l'inquinamento globale.

Fortunatamente, vi sono luoghi dove si tenta, con successo, un percorso differente, come il comune di Follonica che ha dato vita ad un progetto (*Ecomondo*) in cui i rifiuti vengono rimessi in circolo, come la provincia di Parma, dove, in occasione di feste, si usano materiali riciclati e riciclabili, si fa la raccolta differenziata, anche per l'organico, come a Venezia, dove si cerca di sensibilizzare le persone in nuovi stili di vita, come Capannori, che in pochi mesi ha ottenuto un eccellente risultato di raccolta differenziata, così pure Novara, come la multinazionale Xerox, che ha ottenuto una forte riduzione di costi ritirando le fotocopiatrici non funzionanti e recuperandone i pezzi da riutilizzare., ecc...iniziative svolte da singoli individui determinati.

A Genova, ad oggi, non vi è alcuna pianificazione programmatica, non vi è alcuna azione rivolta alla minimizzazione della produzione dei rifiuti, vi sono solo dei programmi di massima con obiettivi minimi, senza alcuna strategia per raggiungerli. Basti solo pensare che la raccolta differenziata, non certo di qualità, a Genova è del 28,05% (dati Arpal), che il rifiuto organico non è minimamente tenuto in considerazione, ad oggi non si conosce esattamente

la filiera dei vari materiali differenziati (che fine fanno?).

A Genova sono stati acquistati nuovi contenitori di rifiuti delle stesse dimensioni dei precedenti, che l'unica priorità è l'inceneritore, che, a fronte di richieste da parte di consorzi di commercianti, non si effettua alcuna raccolta domiciliare presso i negozi, che la Tia non ha reale applicazione sulla produzione, ma sulla metratura, infine, basti pensare che Genova è, tra i capoluoghi di provincia del nord tra le ultime in classifica per raccolta differenziata.

La strategia

Appare chiaro, a questo punto, che la spinta verso la crescita deve essere trasferita dalla quantità alla qualità. In tal senso è necessaria una programmazione che preveda tempi e metodi di intervento per ottenere la stabilizzazione delle quantità di materie prodotte, per incentivare la riprogettazione degli imballaggi, l'introduzione di materiali nuovi, l'introduzione del concetto di responsabilità del produttore, di processi produttivi diversi, i cui residui vengano immessi in un circuito che non si inserisce nei processi di smaltimento in discarica. Consci del problema culturale radicato nel considerare sviluppo uguale a produzione e consumo, è indispensabile un approccio comunicativo forte e costante nel tempo, ma è necessario, innanzitutto, che l'amministrazione pubblica si responsabilizzi in tal senso, comprenda le reali potenzialità di crescita economica e sociale di una città che punta ad un sistema basato su nuovi stili di vita, più sobri e non per forza più scomodi.

In quest'ottica riteniamo che la strategia "rifiuti zero" adottata da varie città italiane e non, già da diversi anni, sia la direzione verso la quale si debba necessariamente andare.

Punti programmatici

Crediamo che sia corretto un approccio al problema in modo sistemico ed articolato, che miri alla riduzione dei rifiuti alla fonte con sensibile diminuzione di quelli pericolosi, perseguendo l'obiettivo dell'azzeramento dei rifiuti da conferire in discarica o all'incenerimento ("rifiuti zero"). Questo è l'obiettivo ultimo perseguibile che ci si deve prefiggere per ottenere il massimo risultato. La gestione dei rifiuti prevede una fase di start up che

necessita di investimenti iniziali consistenti, ma che nel tempo porta a benefici occupazionali, ambientali, sanitari, energetici ed economici, oltre che un atteggiamento consapevole dei cittadini ed un aspetto estetico del territorio nettamente superiore.

In particolare le azioni da intraprendere, nel rispetto delle direttive europee, sono:

- riduzione della produzione dei rifiuti alla fonte, riuso, raccolta differenziata di qualità con differenziazione ed analisi delle tipologie merceologiche, compostaggio,
- riciclo,
- trattamenti meccanici biologici per la stabilizzazione/inertizzazione del residuo indifferenziato,
- eventuali trattamenti anaerobici dell'umido stabilizzato (da indifferenziato) con recupero energetico da biogas.

La riduzione della produzione dei rifiuti si pone come obiettivo minimo il 20% in cinque anni; questo potrà effettuarsi mediante:

- l'introduzione dei sistemi informativi territoriali (sit), che facciano un'anagrafe del territorio,
- la promozione con premi ed incentivi a coloro che si avvalgono delle certificazioni di qualità gestionali ed ambientali e di prodotto,
- l'omologazione del sistema di raccolta a livello provinciale,
- incentivazione all'informatizzazione e all'utilizzo di formati telematici,
- l'applicazione della TIA proporzionale alla produzione dei rifiuti, mediante sistemi (controllare) di autocertificazione del cittadino o tramite l'impiego di "badge elettronici" o "codici a barre" personalizzati per effettuare addebiti a quantità (per tipologie di rifiuto indifferenziato) e accrediti o sconti a quantità (per tipologie di materie differenziate),
- il compostaggio domestico e industriale di qualità: un processo antico che tutti i contadini praticano da sempre e che permette di recuperare gli scarti alimentari, potature e sfalci ed altro materiale biodegradabile (tovaglioli e fazzoletti di carta, lettiere animali domestici, etc) per produrre il cosiddetto *compost* (fertilizzante)

riutilizzabile nell'ambito domestico (orto, giardino, balcone-terrazzo fiorito); questa attività può svolgersi sia in giardino che sul balcone di casa, risparmiando tempo e denaro, riducendo di oltre il 20% la produzione procapite di rifiuti,

- l'incentivazione, da parte del Comune, della distribuzione alla spina per bibite e detersivi, disincentivazione dell'usa e getta, incentivazione del mercato dell'usato, del baratto,
- il cosiddetto *last minut market* (riproducibile per tutti i beni di consumo), che permette di utilizzare quei beni che altrimenti andrebbero scartati come rifiuti, con maggior sgravio fiscale per i produttori, beneficio per i meno abbienti e riduzione di rifiuti alle discariche. Il riuso gioca un ruolo fondamentale anche nella sostenibilità sociale oltre che ambientale,
- l'adozione da parte del Comune del Green Public Procurement (acquisti obbligatorio di materiali riciclati),
- l'ottimizzazione degli acquisti per ridurre sprechi
- l'applicazione di azioni standardizzate che tutti gli operatori pubblici dovranno rispettare: utilizzare la carta fronte e retro, ricariche per cartucce toner ed inkjet, buste riutilizzabili per la posta interna,
- la responsabilizzazione delle scuole tramite docenti e capoclasse,
- la raccolta differenziata di qualità; può avvenire in modo articolato e variabile a seconda dei quartieri della città e dell'utenza; vi sono alcuni quartieri che, per la loro densità di abitanti e per le dimensioni e struttura degli edifici, si prestano alla raccolta porta a porta, altri che per la conformazione delle strade si prestano meglio ad una raccolta di prossimità, altre ancora possono essere oggetto di studio per una diversa tipologia di azione, nel rispetto dei criteri di domiciliarizzazione.

Il comune di Capannori ha avviato la raccolta porta a porta nel 2004 partendo da una raccolta differenziata al 37,37 % ed è arrivata nel marzo del 2008 all'82%.

In questi processi è necessario coinvolgere la cittadinanza con un'informazione capillare, il

coinvolgimento delle scuole, dei comitati, delle associazioni, etc.

L'obiettivo minimo che ci si può prefiggere è quello del riciclo del 65% entro 4 anni (su area provinciale) dall'avvio del progetto.

Oltre alla raccolta porta a porta e di prossimità, si possono individuare isole ecologiche fisse (una per municipio) e mobili (vedi *Ecovan* di Genova) presenti nei pressi dei mercati rionali, circuiti di raccolta dei rifiuti pericolosi (batterie, farmaci, neon, etc.) presso gli operatori commerciali che vendono questi stessi prodotti, incentivi per il vuoto a rendere, perfezionamento del sistema di raccolta dei rifiuti ingombranti con passaggi più frequenti dei mezzi di recupero e accordi con le grosse attività commerciali.

I materiali ottenuti dalla differenziata andranno a recupero presso i consorzi appositi, che riconoscono un valore tanto più alto quanto maggiore è la qualità del differenziato.

Attività di raccolta differenziata dovranno attivarsi anche nei confronti delle attività produttive, artigianali e commerciali.

Tra i beni ottenuti dalla raccolta differenziata di qualità, vi saranno materiali da recuperare e riutilizzare avviandoli in un nuovo mercato del riutilizzo (vedi per es. il progetto *Ecomondo* del comune di Follonica). **(controllare se funziona ancora)**

Gli altri materiali differenziati dovranno essere avviati al riciclo. Questa attività, se incentivata anche a livello locale, potrebbe dar luogo a nuove aziende e nuovi posti di lavoro di molto superiori al famigerato inceneritore.

La quantità di rifiuti residua dalla raccolta differenziata andrà sottoposta a trattamenti meccanici biologici che non adottano nessun tipo di incenerimento e che producono un materiale semi-inerte o inerte ad alta stabilità chimico-biologica da destinarsi in discarica, dopo recupero, con trattamenti meccanici, di metalli e inerti per riciclosi. Il prodotto ottenuto da questi trattamenti dopo compressione può avere un'elevata densità e semi-inerte e rispetto alle frazioni organiche putrescibili degli RSU conferiti tal quali direttamente in discarica (come avviene oggi) ha il vantaggio di non dare origine al percolato se ben stabilizzato e comunque in una quantità non superiore al 10% rispetto al rifiuto tal quale, occupando anche un

volume inferiore a quello necessario per stoccare le ceneri prodotte dall'incenerimento e dagli scarti di piani di gestione convenzionali a caldo e con meno incisive politiche di riduzione e riciclo; conferire in discarica questo tipo di materiali è quindi molto meno impattante dal punto di vista ambientale delle scorie e delle ceneri volatili degli inceneritori. Inoltre le tonnellate conferite annualmente a discarica sarebbero circa dello stesso ordine di grandezza delle scorie, ceneri volatili e fanghi salini del mega-inceneritore voluto dalle Istituzioni locali (circa 100.000 t/anno).

Infine prevede il recupero di energia dal biogas prodotto con fermentazione anaerobica dell'umido e delle ramaglie da raccolta differenziata, con impianti di cogenerazione e/o con immissione diretta in rete del metano opportunamente depurato.

Gli scarti verdi (potature, sfalci, scarti mercati ortofrutticoli..) saranno preferenzialmente compostati per la produzione di compost di qualità.

Uno dei limiti dei primi impianti di trattamento meccanico biologico era quello di produrre comunque un 20-30% (rispetto a quanto entrato inizialmente nell'impianto) di rifiuto da conferire in discarica o da portare all'incenerimento; questo problema poneva alcuni dubbi sulla reale opportunità di costruire questi impianti al posto di altri sistemi già conosciuti ed utilizzati come gli inceneritori. Questo problema è stato recentemente risolto grazie all'iniziativa della dott.sa Carla Poli del Centro Riciclo Vedelago in provincia di Treviso. L'impianto di Vedelago (che non gestisce la frazione umida e che quindi utilizza solo sistemi meccanici), grazie all'accoppiamento di diversi impianti che lavorano in serie, è in grado di rendere riutilizzabile circa il 99% del rifiuto conferito derivante sia dalla raccolta differenziata residenziale porta a porta (proveniente dai Comuni del circondario) sia rifiuti industriali di commercianti ed artigiani; grazie a questi impianti il centro è in grado di portare all'industria una materia prima-seconda riutilizzabile in ulteriori cicli di produzione. La percentuale di rifiuto non differenziabile (principalmente plastiche), e quindi solitamente non riutilizzabile, viene prima estrusa e poi tritata finemente fino ad ottenere un granulato a matrice prevalentemente plastica utilizzato principalmente dall'industria come alleggerito nei manufatti edili (mattoni, pali, ecc..) in sostituzione

della sabbia di cava (20-30% del materiale necessario alla creazione del manufatto); questo materiale conferisce caratteristiche migliorative ai manufatti ottenuti che rispondono regolarmente alle norme UNI vigenti. La sabbia sintetica ottenuta viene utilizzata anche per la creazione di sedie, panchine, bancali ed altri manufatti vari. Gli stessi creatori del Centro Riciclo Vedelago dichiarano che i costi globali per la costruzione di un impianto di questo tipo si aggirano attorno ai 5 milioni di euro in un arco temporale di circa 3 anni.

Riteniamo fondamentale la ricerca sia nel campo dei nuovi processi produttivi, sia nell'ambito dei trattamenti finali dei materiali residui al fine di individuare le migliori tecnologie disponibili finalizzate all'eliminazione delle discariche (con cui ricavato di una buona gestione dei rifiuti chiusura di Scarpino e attento monitoraggio), degli inceneritori e di qualunque processo di combustione, che, oltre agli inquinanti facilmente rilevabili, rilascia nanoparticelle, che, notoriamente, la comunità scientifica riconosce come causa di malattie tumorali.

Studiare la frazione residua per migliorare

Come gestiamo la frazione residua? E' un momento cruciale della filosofia RIFIUTI ZERO!

L'incenerimento cerca di far SPARIRE la frazione residua.

La strategia RIFIUTI ZERO ha bisogno di rendere questa MOLTO VISIBILE, perché la frazione residua e' la diretta conseguenza della cattiva progettazione industriale.

Nuova Scozia e Canada hanno IMPIANTI DI SEPARAZIONE DELLA FRAZIONE RESIDUA:

- hanno costruito questi impianti davanti alle discariche,
- qui nessun residuo può andare in discarica, senza prima essere differenziato.

Perché abbiamo bisogno di STUDIARE LA FRAZIONE RESIDUA?

- Per migliorare la quota di raccolta dei materiali riutilizzabili, riciclabili e compostabili,
- per consigliare alle aziende locali strategie per evitare la produzione di rifiuti,
- per sviluppare e promuovere modalità di riutilizzo su base locale,

- per stimolare un migliore design industriale per prodotti e imballaggi.

IN CONCLUSIONE con la strategia RIFIUTI ZERO si convertono TRE tonnellate di rifiuti in:

- 1 tonnellata di risorse compostabili,
- 1 tonnellata di risorse riciclabili,
- 1 tonnellata di CONSAPEVOLEZZA!

UNO SLOGAN: se non possiamo riutilizzarlo, riciclarlo o compostarlo, l'industria non dovrebbe produrlo!

Comuni Rifiuti Zero in Italia (dicembre 2010)

Comune	Popolazione
CAPANNORI (Lucca)	46.059
CARBONIA (Carbonia Iglesias)	29.827
AVIANO (Pordenone)	9.252
GIFFONI SEI CASALI (Salerno)	5.272
VINCHIO (Asti)	677
COLORNO (Parma)	8.979
SERAVEZZA (Lucca)	13.449
CALCINAIA (Pisa)	11.396
MONSANO (Ancona)	3223
MONTIGNOSO (Massa Carrara)	10.553
LA SPEZIA	95.641
VICO PISANO (Pisa)	8417
SOMMA VESUVIANA (Napoli)	35.161
CORCHIANO (Viterbo)	3.826
BOSCOREALE (Napoli)	26.939
MONTE SAN PIETRO (Bologna)	10.976
MAIORI (Salerno)*	5.649
COLLESANO* (Palermo)	4.254
FORTE DEI MARMI* (Lucca)	7.760
SASSO MARCONI (BO)	14.719
Totale	351.730

* Questi comuni assumeranno la delibera Rifiuti Zero entro la fine dell'anno corrente

Tracciabilità dei Rifiuti - Il punto sul SISTRI (D.Lgs. 205/2010 di recepimento della Direttiva 2008/98)

Cos'è il SISTRI (fonte: <http://www.sistri.it/>)

Il SISTRI (Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti) nasce nel 2009 su iniziativa del Ministero dell'Ambiente per permettere l'informatizzazione dell'intera filiera dei rifiuti speciali a livello nazionale e dei rifiuti urbani per la Regione Campania.

Il Sistema semplifica le procedure e gestisce in modo innovativo il processo di gestione dei rifiuti con

garanzie di maggiore trasparenza, conoscenza e prevenzione dell'illegalità.

La gestione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti SISTRI è stata affidata al Comando Carabinieri per la Tutela dell'Ambiente.

Nell'ottica di controllare la movimentazione dei rifiuti speciali lungo tutta la filiera, viene ricondotto nel SISTRI il trasporto intermodale e posta particolare enfasi alla fase finale di smaltimento dei rifiuti, con l'utilizzo di sistemi elettronici in grado di dare visibilità al flusso in entrata ed in uscita degli autoveicoli nelle discariche.

Il SISTRI costituisce lo strumento di una nuova strategia volta a garantire un maggior controllo della movimentazione dei rifiuti speciali.

Con il SISTRI lo Stato intende gestire in modo innovativo il sistema informativo sulla movimentazione dei rifiuti speciali. Da un sistema cartaceo - imperniato sui tre documenti costituiti dal Formulario di identificazione dei rifiuti, Registro di carico e scarico, Modello unico di dichiarazione ambientale (MUD) - si passa a soluzioni tecnologiche in grado di semplificare le procedure e di gestire "in tempo reale" il processo che comprende tutta la filiera dei rifiuti, con garanzie di maggiore trasparenza e conoscenza.

Controllo della tracciabilità dei rifiuti (fonte: Confindustria Firenze 15 dicembre 2010):

- la tracciabilità dei rifiuti avviene in modo elettronico tramite il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI),
- durante il trasporto i rifiuti sono accompagnati dalla copia cartacea della scheda di movimentazione del SISTRI,
- il registro cronologico e le schede di movimentazione del SISTRI sono resi disponibili all'autorità di controllo in qualsiasi momento ne faccia richiesta e sono conservate in formato elettronico per almeno tre anni dalla data di registrazione/movimentazione dei rifiuti, ad eccezione dei quelli relativi alle operazioni di smaltimento in discarica, che devono essere conservati a tempo indeterminato (al termine dell'attività devono essere consegnati all'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione),

- Per gli impianti di discarica il registro cronologico deve essere conservato fino al termine della fase di gestione post operativa della discarica.

Adesione al SISTRI (fonte: Confindustria Firenze 15 dicembre 2010)

Sono tenuti ad aderire al sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI)

- a) gli enti e le imprese produttori di rifiuti pericolosi,
- b) le imprese e gli enti produttori di rifiuti non pericolosi, con più di dieci dipendenti, nonché le imprese e gli enti che effettuano operazioni di smaltimento e recupero di rifiuti, indipendentemente dal numero di dipendenti,
- c) i commercianti e gli intermediari di rifiuti,
- d) i consorzi per il recupero e il riciclaggio di particolari tipologie di rifiuti che organizzano la gestione di tali rifiuti per conto dei consorziati,
- e) le imprese e gli enti che effettuano operazioni di recupero e smaltimento di rifiuti,
- f) gli enti e le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti speciali a titolo professionale.

Criticità ancora non risolte (fonte: Confindustria Firenze 15 dicembre 2010):

- ad oggi sono ancora numerose le interruzioni di collegamento (es. il 9 dicembre 2010 ci sono state difficoltà di collegamento al Sistema),
- ancora molti dispositivi USB non sono stati consegnati alle CCIAA, così pure molte Black Box non sono state installate per problemi connessi alla consegna sempre presso le CCIAA,
- sono numerose le richieste di sostituzione dei dispositivi USB e Black Box perché non funzionanti,
- gli aggiornamenti dei dati di registrazione al Sistema (nuovi delegati, cambio ragione sociale, ecc....), sono difficili e in molti casi non sono tempestivi,
- molte le aziende che non hanno ritirato i dispositivi USB dalle CCIAA,
- molte le imprese di trasporto che non hanno installato le Black Box.

Sicurezza

Connettività

Uno degli scopi principali del programma del Movimento 5 Stelle di Genova è quello di garantire un accesso alla rete internet e ai servizi ad essa collegati in modo il più possibile gratuito o a costi molto limitati, per tutti i cittadini.

Tenendo presente questo traguardo, sono stati individuati i seguenti punti di intervento:

- connettività in aree pubbliche,
- connettività in aree private,
- connettività all'interno e fra strutture pubbliche,
- servizi messi a disposizione del Comune via internet,
- servizi di alfabetizzazione internet.

Connettività in aree pubbliche

Per connessione ad internet in aree pubbliche s'intende quella messa a disposizione del Comune quando ci si trova al di fuori di abitazioni private, quindi per strada. Per realizzare questo tipo di commissione è indispensabile la tecnologia radio, *wi-fi* o *wi-max*. Il tipo di collegamento è adatto per restare connessi con i *social network* e consultare siti web, mentre è da evitarne l'uso per connessioni *peer-to-peer* che "rubano banda" (<http://www.wibra.it/>)

Connettività in aree private e connessione condominiale

Il costo di una connessione internet è diventato per molte famiglie italiane troppo alto rispetto alla propria capacità finanziaria. L'Unione Europea mette in evidenza come l'Italia sia l'unico paese della UE nel quale il numero di connessioni si è ridotto negli ultimi anni, invece che aumentare. Questo crea un aumento del *digital divide* rispetto alla media europea, situazione che deve essere sanata rapidamente per consentire alle famiglie italiane di accedere alla conoscenza in modo trasparente e democratico. E' stato dimostrato che l'accesso alla rete sana quella differenza culturale tra figli di famiglie ricche e di famiglie povere, differenza che invece sta rispuntando in Italia per colpa della difficoltà di accesso alla rete. Per risolvere rapidamente questo problema, insieme a quello della difficoltà di

reperimento geografico della adsl ad alta velocità, si prospetta la soluzione della adsl condominiale. Il condominio è un soggetto giuridico e fiscale che già oggi usufruisce di contratti di servizio come acqua, luce e gas. Intestando una o più adsl al condominio e condividendole tra i condomini si potrebbero abbattere notevolmente i costi di accesso alla rete, garantendo al tempo stesso una maggior capacità contrattuale e di sfruttamento della concorrenza, creando posto di lavoro per l'installazione delle reti condominiali. Le stesse reti possono essere usate anche per fornire servizi di telelettura di contatori, per alimentare il wi-fi stradale intorno al condominio, per veicolare immagini di telecamere per il controllo del traffico, per la sicurezza pubblica e per il turismo, senza dover installare costosi sistemi paralleli. Fornendo connettività al Comune, il condominio potrebbe partecipare attivamente al miglioramento della vita cittadina. Il Comune può intervenire fornendo assistenza legale, tecnica e amministrativa per il reperimento del miglior provider, per il progetto del collegamento, per la definizione delle possibili utilità pubbliche del collegamento condominiale specifico, per la stesura delle norme condominiali d'uso e verso provider ed utilizzatori esterni. Il Movimento 5 Stelle di Genova ha in studio un piano per consentire ai condomini genovesi di sfruttare questa opportunità.

Connettività all'interno e fra strutture pubbliche

Uso di internet

Attualmente il Comune di Genova dispone di un basso grado di informatizzazione dei propri servizi. Quando presenti, le pratiche via e-mail sono osteggiate dai funzionari in quanto costituite solo ai fini d'immagine, causando nella realtà un aumento del lavoro di *backoffice* da parte degli uffici: non esiste una volontà politica di risolvere il problema.

Ci sono molti punti di intervento in questo settore, cominciando dallo sportello virtuale, realizzabile con un programma di videochiamata. Iniziando a dedicare parte del personale di sportello a questo tipo di contatto si possono aumentare produttività e servizi, garantendo anche contratti di lavoro *part-time* e casalingo. I sistemi di posta elettronica in uso dal Comune sono obsoleti, si basano su affidamenti

esterni che oggi non hanno più senso di esistere, grazie al web 2.0 e alla semplicità di implementazione autonoma.

Occorre “riportare a casa” l’informatica pubblica, sfruttando al meglio le novità del web e le nuove tecnologie. Investire in professionalità, risparmiare in licenze. Il software *opensource* (aperto) permette di far funzionare meglio la macchina comunale semplicemente sostituendo i sistemi proprietari, pagando professionisti e non licenze. Dunque meno investimenti in licenze e più posti di lavoro. Già altre città d’Italia (si veda l’esempio di Modena) hanno adottato questa soluzione, con risparmi di centinaia di migliaia di euro all’anno.

Per consentire di disporre di un consistente numero di addetti, le scuole genovesi e l’università dovranno partecipare offrendo corsi di specializzazione non solo generici, ma in “informatica per i servizi pubblici”.

Voip

Attualmente il Comune di Genova utilizza molto le connessioni telefoniche per mettere in contatto i diversi uffici, sia all’interno dello stesso edificio che in modo geografico. Nessun ufficio fa uso di *Voip* né di sistemi alternativi di comunicazione (*instant messaging*). Questo comporta uno spreco di risorse finanziarie pubbliche e deve essere sanato. Occorre quindi promuovere con decisione all’interno del comune l’uso della comunicazione avanzata, iniziando dal *Voip*.

Servizi messi a disposizione dal Comune

- Cittadinanza Digitale: ad ogni residente sarà associato un codice ed una PEC (e-mail certificata) per l’accesso gratuito ai sistemi informatici cittadini e a Internet. Il cittadino risparmia tempo e denaro sui servizi che altrimenti per essere erogati richiederebbero la sua presenza fisica presso gli sportelli comunali.
- Partecipazione diretta a ogni incontro pubblico da parte dei cittadini via web.
- Delibere rese pubbliche online almeno tre mesi prima della loro approvazione, per ricevere i commenti dei cittadini. Progetti di Giunta aperti ai cittadini tramite il Web.
- Ogni progetto della Giunta, durante il periodo del passaggio tra Commissione e Consiglio Comunale, sarà pubblicato sul portale del Comune in un apposito servizio denominato “Progetti Aperti – Governo dei Cittadini” dove i Cittadini potranno lasciare commenti, critiche e proposte migliorative. Ripresa video dei consigli comunali e trasmissione della registrazione via Internet, attraverso il sito del comune, dal giorno successivo alla seduta. Impegno del Comune ad utilizzare software “open source” in alternativa ai costosi software in licenza, ogniqualvolta una valida alternativa “open source” sia disponibile. Utilizzo di applicativi specifici basati tutti sulla stessa tecnologia, di tipo *client/server* o *web based*. Uniformazione degli archivi comunali. Istituzione di una *smart-card* per i turisti con agevolazioni per la visita della città, maggiori per coloro che soggiorneranno più a lungo, con la possibilità dell’accesso anche al sistema informatico cittadino e alla rete internet del comune. (verificare se c’è già)
- Sviluppo di un portale di segnalazione problemi partendo dalla manutenzione urbana e da estendere ad altri aspetti della vita cittadina.
- Realizzare dove possibile gare d’appalto via internet (*e-procurement*): a Pinerolo avviene già per l’acquisto di materiale informatico ma è un sistema che può allargarsi ad altri settori facendo risparmiare tempo, carta e soldi pubblici, ostacolando la formazione di cartelli tra le aziende concorrenti. Le offerte arrivano anonime, si può rilanciare in tempo reale ma nessun concorrente conosce le generalità degli altri. Adozione di software per la gestione del traffico urbano e la programmazione privata, via internet, degli spostamenti locali (car sharing).
- Alfabetizzazione informatica: finanziamento di corsi di alfabetizzazione informatica per adulti. Dotare le scuole del materiale tecnico necessario (pc, stampanti, router...) per le attività di insegnamento direttamente legate alle tecnologie informatiche. Promozione della diffusione dei laboratori di rigenerazione di PC usati.
- Costituzione di appositi gruppi di “selezionatori” i quali, in conformità con quanto proposto per la tutela ambientale, provvedano al ritiro e alla

ricollocazione di specifici materiali informatici (trashware). Le case e soprattutto gli uffici si stanno riempiendo di computer e altri dispositivi più o meno funzionanti, ma difficilmente smaltibili. I gruppi di lavoro citati avrebbero il compito di riassemblare e ricollocare il materiale funzionante (presso scuole, asili, ospedali, ospizi, uffici pubblici, ...) e destinare al corretto smaltimento la restante parte.

- Creazione di punti comunali di telelavoro (*coworking*). Si tratta di offrire uno o più locali con tavolo, computers, libreria, pulizie, riscaldamento, connessione internet e telefono. Il servizio sarà rivolto soprattutto a freelance o di piccoli gruppi che magari non possono mantenere un vero e proprio ufficio, oppure che vengono a Genova saltuariamente. La cosa fondamentale del *coworking* è che lavorando a fianco con altre persone che solitamente non conosceresti, allarghi il tuo *network* e statisticamente nascono delle collaborazioni proficue. Il servizio non sarà gratuito ma sarà offerto dietro il pagamento di cifre bassissime che permetteranno di coprire i costi di gestione.

Gestione risorse

Acqua

E' necessario che la gestione di una risorsa indispensabile come l'acqua sia il più possibile pubblica e partecipata, a partire dalle nomine dei dirigenti fino a garantire una quota giornaliera pro-capite gratuita.

In forza dell'abrogazione parziale del comma 1 dell'art. 154 del D.lgs. 03/04/2006, n. 152, ottenuta con il referendum del 12 e 13 giugno 2011, il Comune deve pretendere dall'attuale gestore che nelle bollette non compaia più la quota che garantiva allo stesso "un'adeguata remunerazione del capitale investito", indipendentemente dai profitti ottenuti nella gestione.

Le bollette pagate dai cittadini dovrebbero unicamente sostenere i costi di gestione e gli ammodernamenti degli impianti.

Tutela e qualificazione del territorio

E' necessario in primo luogo effettuare un censimento degli edifici pubblici, con particolare riferimento al loro stato di conservazione ed alla destinazione d'uso, per programmare interventi di ristrutturazione con criteri di basso consumo energetico e per effettuare, dove necessario, una razionalizzazione degli stessi al fine di garantire servizi dislocati in modo intelligente sul territorio ed evitare gli sprechi.

Il comune deve chiaramente intraprendere la strada dello "Stop al consumo di territorio", spingendo verso la riqualificazione e riconversione di spazi urbani ed edifici già esistenti sia pubblici che privati.

E' necessario inoltre iniziare una politica di periodica e completa manutenzione del verde urbano ed extraurbano, con funzione sia di miglioramento della "vivibilità" degli spazi verdi urbani, sia di risanamento vero e proprio del territorio (rimboschimento, pulizia di boschi e torrenti, ecc.) , la cui selvaggia cementificazione ha contribuito, di pari passo con la carenza di manutenzione, a portare alle devastanti conseguenze che oggi purtroppo conosciamo (alluvioni, frane, ecc.).

In questi contesti, può essere preziosa la collaborazione del mondo dell'associazionismo, che a Genova conta molti soggetti attivi: alcune aree potrebbero essere concesse ad associazioni che ne garantiscano la manutenzione e l'eventuale fruizione, ove possibile, da parte del pubblico.

Trasparenza amministrativa

La trasparenza amministrativa è il principio in base al quale le attività della pubblica amministrazione devono essere rese pubbliche e accessibili ai cittadini. Per favorirla, le informazioni devono circolare in modo efficace sia all'interno sia all'esterno dell'amministrazione. La trasparenza diventa quindi un mezzo per consentire la partecipazione e il controllo sull'operato della pubblica amministrazione, che cerca un dialogo con i cittadini, ponendoli in tal modo al centro dell'azione amministrativa.

Linee di intervento:

- garantire l'immediata disponibilità in rete di verbali e delibere di giunta e di consiglio comunale,
- pubblicare sul sito del comune il calendario delle riunioni di giunta e del consiglio comunale con ordini del giorno con almeno 15 giorni di anticipo,
- istituire l'anagrafe pubblica degli eletti e garantire il libero accesso di tutti gli atti pubblici attraverso il web,

<http://www1.interno.it/mininterno/export/sites/default/it/sezioni/ministero/>

- pubblicizzare le consulenze, i bandi di gara e gli appalti, le sponsorizzazioni ed i fondi assegnati a società ed enti privati,
- trasparenza totale del bilancio e delle spese del Comune, compresi elenchi di consulenti esterni, curriculum e risultati raggiunti (aggiunta albo consulenti),
- nominare gli amministratori delle aziende partecipate dal Comune secondo criteri di merito,
- verificare appalti per società a partecipazione pubblica,
- vietare il cumulo delle cariche, meritocrazia nell'assegnazione delle stesse e tetto massimo ai compensi con attenzione per ruoli apicali,
- investire fortemente nella motivazione e formazione del personale interno al fine di far crescere le risorse umane, minimizzando le consulenze esterne nei vari ambiti; crediamo obiettivo fondamentale per la promozione di una

politica seria, onesta e veramente al servizio del cittadino, ricercare e far emergere nella pubblica amministrazione comunale e negli enti territoriali nei quali il comune ha rappresentanza, qualsiasi caso di conflitto di interesse. Sarà nostra cura informare tempestivamente i cittadini dell'eventuale esistenza di simili conflitti, sottolineando di volta in volta i riflessi che questi potrebbero avere sull'esercizio dell'amministrazione comunale,

- rifiuto dei derivati e di ogni forma di speculazione finanziaria,
- introduzione e uso regolare del referendum deliberativo senza quorum, per permettere ai cittadini di decidere direttamente su specifiche questioni, cercando di rendere le consultazioni economicamente sostenibili mediante uso di Internet o sportello comunale,
- adozione del metodo del bilancio partecipativo, permettendo ai cittadini di scegliere tramite pubbliche consultazioni a quali servizi o progetti dedicare una quota del bilancio comunale,
- adesione all'associazione Comuni Virtuosi,
- accesso informatico libero ai dati e agli atti dell'amministrazione comunale, utilizzando standard e formati aperti, e condividendo con licenze libere il codice del software realizzato per conto del Comune, le mappe, il materiale multimediale e altri prodotti intellettuali realizzati con i soldi dei cittadini. Promuovere l'uso dei protocolli Rss per pubblicazione dei documenti,
- trasmissione in diretta streaming non solo del Consiglio Comunale ma di tutti gli incontri delle commissioni, con possibilità da parte dei consiglieri e del pubblico di registrare e trasmettere proprie riprese,
- controllo partecipativo della qualità dei servizi comunali tramite questionari di valutazione della soddisfazione dei cittadini (eventualmente online per ridurre i costi),
- divieto di nomina di condannati in via definitiva ad amministratori in società partecipate o controllate dal Comune,

- verifica di locazioni e affitti di immobili comunali con adeguamento a canoni di mercato con e ribasso in funzione del reddito,
- valorizzazione, uso razionale e non svendita del patrimonio immobiliare comunale,
- elezione diretta del difensore civico da parte di tutti i cittadini, con effettivi poteri di rappresentanza e sanzione dei comportamenti scorretti del Comune,
- proporre votazioni *online* e raccolta firme con siti sicuri,
- modernizzazione del sito comunale con protocolli di aggiornamento,
- cittadinanza digitale da spostare in “rete”,
- incontri periodici programmati dei cittadini con gli amministratori sulle attività effettuate,
- partecipazione dei cittadini alle decisioni fondamentali, con vari strumenti di consultazione,
- istituzione di comitati di quartiere e di zona, come strumento per portare all'amministrazione comunale i problemi e le esigenze dei cittadini,
- rivisitazione dei municipi come luoghi di raccolta dei comitati locali.