

Giuseppe Viscardi Sindaco



# IL PRIMO PROGRAMMA A COLORI PER GENOVA!

- COLORE VIOLA: LA TESTA (l'amministrazione)
- COLORE BLU: LE BRACCIA (il lavoro)
- COLORE MARRONE: LE GAMBE (i trasporti)
- COLORE AZZURRO: IL CERVELLO (la cultura)
- COLORE VERDE: I POLMONI (l'ambiente)
- COLORE GRIGIO: LA COLONNA VERTEBRALE (il centro storico)
- COLORE ROSSO: IL CUORE (i servizi)
- COLORE ARANCIO: IL FEGATO (le riforme)



Benvenuti nel programma di “Gente Comune” e del “Movimento Indipendentista Ligure”, il primo programma a colori realizzato per la città di Genova ed i suoi cittadini. Genova, città che pulsa e che vive, proprio come una persona in carne ed ossa. Genova, città che pensa, respira, si alimenta, si muove, lavora, si diverte, abita e dorme come tutti noi. Genova con il suo corpo e le diverse funzioni, ad ognuna delle quali abbiamo dedicato un diverso colore e la nostra migliore attenzione. Ma tutto secondo i nostri principi guida, che sono: innovazione, solidarietà comunitaria, difesa del cittadino, rispetto di se stessi, degli altri, dell’ambiente, della città, lotta per la semplificazione economico-burocratica. E tutto senza tradire le nostre radici e le nostre tradizioni, con tante idee e tanti ideali ma senza ideologie, proponendoci di anteporre l’interesse della gente ad ogni altro.



# LA TESTA

## (l'amministrazione)

### Il decentramento

La grande Genova è, per sua costituzione, una città policentrica, dove ancor oggi è sentito il senso di appartenenza alla delegazione. Inoltre spesso i problemi di due delegazioni limitrofe possono essere addirittura radicalmente differenti. La gestione della città deve quindi caratterizzarsi per un forte intervento a livello circoscrizionale. Occorre:

- rivedere la definizione territoriale delle Circoscrizioni (ora Municipi) sia per aumentare l'efficienza delle stesse, sia per evidenziarne le peculiarità: ritorno alle 25 Circoscrizioni al posto degli attuali 9 Municipi, visto che questa riforma, iniziata circa 15 anni fa, ha condotto il funzionamento della macchina comunale sul territorio a pesanti disservizi ed a maggiori costi anziché a migliori servizi;
- riorganizzare le deleghe di trasferimento dei poteri alle circoscrizioni;
- strutturare il bilancio cittadino in modo che, al trasferimento di deleghe e funzioni, corrisponda un adeguato trasferimento di fondi che consenta alla circoscrizione di intervenire significativamente;
- con questa riorganizzazione che diminuisce il territorio di ogni singola Circoscrizione si ottiene che il consigliere eletto abbia una migliore conoscenza ed una più diretta visibilità e rappresentanza nelle zone di competenza;
- i consiglieri di Circoscrizione, d'ora in avanti, agiranno come volontari e quindi non retribuiti;
- trasformazione di Genova in Comune Federale, seguendo il modello di Londra, da pochi anni anche lì adottato, riportando ad essere quindi comuni autonomi, sotto l'egida del grande Comune centrale di Genova, tutti quelli che oggi sono solo "quartieri" ma che, prima dell'era fascista, erano fiorenti centri fieri delle loro peculiarità. Una sorta di quella che oggi chiamano "città metropolitana", e che anche Genova dovrebbe diventare, ma fatta meglio, più funzionale e più attenta alle caratteristiche del territorio, oltre che vera fonte di semplificazione burocratica e di risparmio in termini economici sia per tutti gli utenti, i cittadini, sia per l'ente pubblico.

### L'organizzazione del comune

La possibilità di intervenire per affrontare e risolvere i problemi dei cittadini e della città è garantita solo da un'efficiente organizzazione del Comune, dei suoi uffici e delle sue funzioni. Negli ultimi vent'anni si è provveduto ad effettuare finte privatizzazioni

costituendo società di tipo privatistico, ma a capitale completamente (o a maggioranza) pubblico: così facendo queste società sono sottratte al controllo diretto del consiglio comunale e non sono soggette alle norme per le assunzioni e per le gare di appalto che sono valide nel pubblico, con la conseguenza di creare enormi clientele e incredibili conflitti d'interesse nella gestione del denaro pubblico da parte di soggetti privati. In realtà, alla faccia della millantata trasparenza, questa è una vera e propria operazione opacità. Le linee guida, cui si ispireranno le scelte funzionali, sono quelle indicate a suo tempo dai sindacati confederali: l'amministrazione, d'accordo con tutte le parti coinvolte, deve individuare quali servizi intende gestire direttamente, che vanno allora potenziati, e quali intende affidare a soggetti terzi, mantenendo il controllo sulla qualità del servizio stesso.

Nelle sue linee generali gli interventi saranno ispirati ai seguenti principi:

- il Comune deve riacquistare il suo ruolo di controllore e di erogatore dei servizi essenziali (i servizi essenziali, come ad esempio l'acqua, devono rimanere pubblici);
- non saranno costituite aziende o società che facciano concorrenza ad attività già presenti sul territorio e gestite da privati; piuttosto si cercherà di trasferire ai privati, in regime di concorrenza, quelle attività e quelle funzioni che essi fanno meglio e al costo migliore;
- per gli appalti pubblici le gare di appalto non dovranno più essere al massimo ribasso ma a media ponderata, sia per innalzare la qualità del servizio offerto, sia per evitare gare truccate e spinte clientelari, sia per un pieno rispetto delle norme di diritto del lavoro;
- vanno riviste tutte le quote di partecipazione del comune nelle varie società;
- si procederà al riordino della polizia municipale, oggi percepita come elevatrice di contravvenzioni per contribuire al risanamento del bilancio comunale, privilegiando invece la figura del vigile di quartiere, nella consapevolezza delle molteplici funzioni oggi affidate al Corpo di PM, specie nella tutela ambientale e nel rispetto delle norme di diritto del lavoro;
- acquisizioni in fornitura possibilmente di prodotti italiani, meglio se liguri, e comunque da aziende (o da paesi) che rispettino tutte le norme sul lavoro (ad es. lavoro minorile...).

## Il bilancio

L'attuale bilancio comunale è intasato da due spese obbligatorie: il costo del personale e gli interessi dei mutui passivi. Pertanto operazioni finanziarie di vendita di patrimonio non devono essere viste nell'ottica di nuovi investimenti, ma devono servire a chiudere i mutui liberando così la spesa corrente. Purtroppo la spesa contempla fondi destinati a consulenze, a finanziamenti di società e cooperative, specie nel campo del sociale, senza che mai venga effettuato un serio consuntivo che stabilisca se la qualità del servizio reso sia congrua all'ingente spesa a carico delle casse comunali (tutto ciò non è altro che spartizione del denaro pubblico!). La gestione del bilancio dovrà quindi essere effettuata con particolare attenzione per individuare

ed eliminare tutte queste posizioni che costituiscono più una rendita dei fornitori che una resa di servizi e prestazioni per gli utenti. Solo attraverso una gestione sapiente della spesa si potrà ottenere un doveroso abbassamento di ICI ed IMU, oggi tra le più alte d'Italia. Infine, per finanziare le grandi opere il sindaco s'impegna già da ora ad aprire un contenzioso con il Governo centrale per reclamare che gran parte dei tributi portuali venga lasciata al Comune di Genova e ai suoi cittadini, nella prospettiva di giungere al più presto ad una completa autonomia portuale.

- Operazione trasparenza: pubblicazione online di tutti i soci delle società comunali e delle partecipate; pubblicazione online completa del bilancio del Comune di Genova e di tutte le società partecipate.

## Per un'amministrazione aperta

Non vi è alcun dubbio che chi amministra deve avere il coraggio di scegliere, di proporre, di agire; tuttavia responsabilità amministrativa non significa chiusura, arroganza distacco dai cittadini, imposizione delle scelte. La gestione amministrativa sarà coraggiosa, ma aperta, propositiva ma disponibile, severa ma comprensiva. La città è dei cittadini: col loro consenso e la loro volontà ogni atto amministrativo sarà realizzabile.

- Gli eletti ad ogni livello dovranno obbligatoriamente, a rotazione, essere a disposizione per un incontro con i cittadini, istituendo "la giornata della trasparenza", in cui i cittadini potranno incontrare i consiglieri comunali e circoscrizionali presso le sedi nelle delegazioni.

# LE BRACCIA (il lavoro)

E' necessario lo sviluppo di una "economia condivisa" (basata sulla cooperazione, il nolo, lo scambio e il prestito) e di nuove formule di collaborazione collettiva tra i cittadini e i non cittadini, sia in rete che sul territorio. E' necessaria una riforma morale dell'economia: "Oggi la grande sfida economica del capitalismo non è la caduta del profitto ma la sostenibilità del modello....allo scontro classico fra capitale e lavoro si sovrappone quello tra marketing e bisogni reali....le parole chiave della nuova dottrina economica sono: condivisione, partecipazione e niente sprechi, principi che prendono forma grazie al modello offerto dal web 2.0 (Loretta Napoleoni su Wired)". Questa condivisione dovrà sopperire, in maniera rivoluzionaria, a molte necessità primarie e non, regolando il malessere sociale, moderando le invidie e stimolando l'intrapresa dei giovani e l'innovazione.

## Il porto

Per il porto, così come per l'intera città, è necessario cambiare radicalmente la mentalità consolidatasi negli ultimi decenni della "sacralità" degli equilibri esistenti e della preservazione tramite inerzia e veti incrociati degli interessi particolari e clientelari, a vantaggio del bene comune e della percezione e coscienza del sistema complessivo oltretutto delle singole realtà.

Il traffico marittimo è la prima industria genovese, è il settore trainante dal punto di vista economico per le imprese ed occupazionale per i cittadini. La sua posizione naturale al centro d'Europa sarebbe veicolo di crescita, purtroppo negli ultimi trent'anni non si è, intenzionalmente, voluto approfittare della posizione geografica favorevole al fine di sviluppare nuovi traffici, ma altresì si è cercato di preservare quelli già esistenti bloccando possibile e nuova concorrenza, poco gradita.

Basti pensare alle infrastrutture obsolete: il traffico si sviluppa in corridoi stradali post bellici, non si è mai cercato di sviluppare l'intermodalità al fine di dirottare la maggior parte del traffico merci su rotaia anziché su gomma. Stando alle ultime statistiche quasi il 90 % del traffico merceologico corre su gomma con conseguente impossibilità di gestione del traffico cittadino e aumento inaccettabile dell'inquinamento.

I principali punti su cui il sindaco interverrà saranno:

- potenziamento del porto asservendo al suo sviluppo tutte le aree a banchina presenti fra il porto antico e Voltri;
- censire tutte le aree portuali che attualmente non creano reddito e sviluppare nuovi progetti su di esse;
- censimento, scelta e messa a disposizione del porto di nuove ampie aree dismesse;
- le riparazioni navali dovranno essere rinnovate e sviluppate verso mare. Genova è sempre stata capitale mondiale, anche per tradizione, in questo settore: è

arrivato il momento che l'amministrazione riconosca questo ruolo fondamentale della nostra città;

- al fine di attirare nuovi traffici si coinvolgeranno alle decisioni future tutti i soggetti portuali (terminalisti, armatori, spedizionieri) e le loro relative associazioni per trovare, con la giusta sinergia, le soluzioni ottimali di cui il nostro porto necessita;
- istituzione di una "zona franca" portuale, all'interno della quale viga l'esenzione dalle tasse per tutti gli operatori presenti;
- ripensamento della viabilità interna al porto, con recupero della sopraelevata portuale (oggi fatiscente ed adibita ad area di parcheggio rimorchi!) ed opportuno raccordo al nodo autostradale. Differenziazione su percorsi separati dei flussi di traffico commerciale e passeggeri, al fine di prevenire il ripetersi continuativo (specialmente in alta stagione estiva) del congestionamento del varco autostradale di Genova Ovest;
- sviluppo della piattaforma logistica genovese, deputando aree ed istituendo facilitazioni e favorendo ed incentivando l'interazione funzionale con centri intermodali ed aree logistiche nell'entroterra ligure e basso-piemontese;
- autonomia fiscale per il porto di Genova (e secondo noi per tutti i porti liguri);
- sviluppo dell'indotto portuale;
- ampliamento dei moli;
- elettrificazione di tutte le banchine portuali, mai più nessuna nave con i motori accesi ormeggiata dentro il porto;
- porto petroli su isola galleggiante in mare;
- potenziamento delle strutture dedicate ai passeggeri;
- ricorso a joint venture per sostenere il porto;
- istituire una task force al fine di verificare che i lavori del terzo valico rispettino tempi, costi e non danneggino l'ambiente (casa nostra);
- istituire la detassazione sugli utili delle società del settore portuale che ad una certa data, da comunicarsi in anticipo, rispettino tutti i seguenti requisiti:
  - ✓ abbiano sede legale, commerciale ed amministrativa nei confini cittadini;
  - ✓ si impegnino ad assumere almeno per l'80 % forza lavoro residente nel Comune di Genova;
  - ✓ si occupino di importazione a qualunque titolo (quindi ricevitori e/o operatori logistici) di materie prime, prodotti semilavorati o finiti. Si intende per importazione il "varco di ingresso" qui inteso limitatamente al varco portuale ed aeroportuale;
  - ✓ detti prodotti dovranno essere lavorati o terminati (nel caso rispettivamente di materie prime o semilavorati) all'interno della città; alternativamente e per quanto riguarda i prodotti finiti dovranno essere esportati al di fuori della Regione con mezzi a basso impatto ambientale (treno o nave).

L'unione dei requisiti fondamentali permetterà di aumentare i traffici del porto, creando indotto, per quanto attiene agli operatori logistici. Permetterà di rendere la città e la Liguria tutta appetibili per la lavorazione / rifinitura delle

materie prime e dei semilavorati, con ulteriore aumento dell'occupazione; il tutto senza gravare sul traffico nelle arterie liguri - al collasso - o sulla qualità dell'aria.

## L'industria

Negli ultimi vent'anni Genova ha assistito passivamente ad un vero e proprio impoverimento produttivo: moltissime delle realtà industriali della città sono state trasferite, altre hanno chiuso, altre ancora sono in gravissime difficoltà; anche il sistema delle partecipazioni statali è ormai quasi inesistente. Assieme alle attività industriali va in crisi anche l'indotto di piccole e medie imprese che necessitano di un forte tessuto industriale di riferimento per poter esistere. Genova non può essere una città priva di tessuto industriale. Il Comune può svolgere un ruolo attivo creando le condizioni per il richiamo di attività industriali. In particolare occorre:

- diffondere un'adeguata informazione su Genova, sul suo sviluppo, sulle sue potenzialità e le sue offerte;
- definire agevolazioni tariffarie per i servizi che il comune offre alle nuove piccole e medie imprese;
- censire e risanare le aree industriali dismesse individuandone la più appropriata destinazione in modo da qualificare l'offerta costruendo altresì un progetto di effettiva valorizzazione che ne garantisca il migliore assetto compatibile nei confronti del contesto urbano favorendone l'accessibilità dagli assi infrastrutturali principali a corrispondere ad una domanda che richiede efficienza e qualità adeguate ad un utilizzo moderno;
- snellire al massimo le procedure autorizzative per consentire l'avvio di nuove attività a costi bassi per le imprese;
- stabilire rapporti costanti e sinergici con il retroterra ligure e padano, in particolare con i referenti istituzionali, per offrire diversificazioni territoriali e possibilità integrate alle imprese interessate;
- casus belli: Fincantieri. Non è pensabile che Genova permetta che le venga scippata l'ennesima grande industria. È inconcepibile che il primo gruppo cantieristico europeo, per parola del suo amministratore delegato, non abbia una strategia per uscire dalla crisi. Non è accettabile che i tagli (semai dovessero esistere) debbano essere concretizzati sempre in questa città.

## Il commercio e l'artigianato

La rivalutazione della tutela delle attività commerciali e artigianali è di fondamentale e strategica importanza per conservare quel tessuto vivo della città che ne garantisce il presidio e la vivibilità. Per questo occorre:

- una moratoria nella concessione delle licenze commerciali alla grande distribuzione sopra i 500 metri quadri, con particolare attenzione alla diversificazione dei marchi nelle licenze ad oggi attive (lotta ai monopoli);

- un'attenta valutazione delle aree di utenza quando si individuano nuove localizzazioni commerciali, affinché la nuova offerta possa essere assorbita senza traumi e senza recare squilibri e stravolgimenti del tessuto distributivo;
- incentivi alla costituzione dei CIV nelle varie delegazioni che siano capaci di contrapporsi alla grande distribuzione (centri commerciali); per questo fine il comune dovrà garantire sicurezza, pulizia, illuminazione e decoro urbano per attirare stabilmente i potenziali utenti;
- una lotta all'abusivismo commerciale, dannosissimo per il commercio regolare, che sia ferrea e costante;
- circa i mercati comunali, bisogna tendere all'autogestione dei lavoratori. Il comune incentiverà, con sgravi fiscali compensativi, la realizzazione di tutte le opere urbane a sostegno dell'attività del mercato (ad esempio i parcheggi e l'integrazione con il sistema trasporti stico pubblico) e la ristrutturazione funzionale del mercato stesso, nonché favorire un possibile acquisto del banco da parte degli operatori;
- istituzione di un comitato di difesa pubblica che tuteli politicamente e legalmente i marchi, le consuetudini, le tradizioni locali dalle imposizioni che vengono dall'alto;
- maggiore informazione rivolta ai giovani al fine di presentare l'impresa artigiana come valida alternativa nel mondo del lavoro e non come ultima risorsa, informarli soprattutto sulle agevolazioni proposte dall'Artigiancassa e altri, in collaborazione con le varie associazioni artigiane, a coloro che intendono avviare un'impresa;
- veri corsi di formazione per ogni mestiere artigianale: corsi teorici online, pratici in laboratorio, stage formativi finanziati dalle istituzioni presso imprese artigiane già esistenti;
- maggiore flessibilità da parte della Polizia Municipale e degli Ausiliari del traffico nei confronti dei lavoratori;
- maggiori parcheggi merci e sosta gratuita a disco sia per i mezzi commerciali che per gli agenti di commercio nelle zone blu;
- continuativa formazione gratuita per tutte le attività artigianali di Genova durante la fiera nazionale dell'artigianato sopra citata, in cui saranno organizzati corsi e dimostrazioni delle innovazioni nei vari settori artigiani per quanto riguarda strumenti di lavoro, macchinari, materiali e quant'altro;
- sostegno all'economia locale: reintroduzione del "coadiutore familiare". Farsi portatori presso il governo di questa importante reintroduzione per non far morire milioni di imprese a carattere familiare nel nostro paese: in questo modo non vi dovrà più essere l'obbligo di assunzione per i parenti entro il terzo grado.

## L'edilizia

La caduta dell'immagine e del valore economico della città, dovuti ad anni di gestione di amministratori incapaci (o peggio), unite negli anni più recenti alla pratica sospensione delle opere pubbliche, hanno condotto a pesantissime ripercussioni del settore edilizio, che in breve tempo ha perso migliaia di addetti, con gravi riflessi sull'intera economia genovese. Errori strategici nella gestione urbanistica, hanno fortemente compromesso i valori ambientali collinari con l'edificazione di abnormi e non funzionali quartieri popolari che hanno, tra l'altro, svuotato gli antichi quartieri del centro e delle delegazioni, lasciandoli alla mercé del degrado e dell'immigrazione clandestina. La funzione dell'edilizia, essenziale in una comunità moderna ed organizzata, si pone oggi per Genova quale strumento di grande recupero dell'immagine della città, di riacquisizione di un'identità forte in cui i cittadini, tutti i cittadini, possano tornare a riconoscersi nella loro città, arrestando i fenomeni di esodo ancora in atto, a favore di una ripresa dell'abitare e del vivere a Genova. Per avviare tale rivoluzione culturale occorre da subito:

- arrestare il degrado urbano e la cementificazione selvaggia adottando una risoluta politica di salvaguardia, di restauro e di ripristino dell'ambiente urbano e collinare;
- parola d'ordine: costruire sul costruito: valutare con attenzione l'andamento demografico per evitare sovradimensionamenti ed espansioni specialmente se sono presenti volumetrie non utilizzate;
- utilizzare il patrimonio edificato esistente recuperando i volumi sottoutilizzati;
- migliorare la qualità dell'ambiente con ristrutturazioni edilizie ed urbanistiche;
- predisporre programmi di rimboschimento delle colline e dei parchi in collaborazione con le associazioni locali anche affidatarie;
- consentire l'edificabilità all'interno dei centri abitati con opportune misure compensative (per costruire un dato volume bisogna demolirne altrettanto);
- promuovere la costruzione di quelle grandi opere infrastrutturali necessarie al miglioramento della città e al suo rilancio.

Risulta evidente, tuttavia, che ogni sforzo per il miglioramento del tessuto cittadino, sia di quello edificato che di quello verde, sarà vano se le procedure accessorie comunali non saranno rapide, efficienti, sicure. Il sindaco s'impegna ad intervenire da subito per individuare strumenti capaci di snellire le procedure, spesso a valenza esclusivamente burocratica, per il rilascio di concessioni ed autorizzazioni, fornendo così agli operatori la certezza dei tempi comunali. In questo contesto, il regolamento edilizio deve individuare procedure certe, rapide e snelle garantendo una facile ed univoca interpretazione delle norme.

Uniamo a questo capitolo sull'edilizia anche quanto segue, riguardo all'amministrazione degli immobili e quindi alla figura dell'amministratore:

- revisione compenso amministratori condominiali con inserimento percentuale su lavori di straordinaria amministrazione (non per le ordinarie manutenzioni), condizionando all'amministratore o a suo incaricato (magari dell'impresa esecutrice) la responsabilità dei lavori;
- obbligo assicurazione responsabilità civile per gli amministratori;

- creazione di un albo camerale di imprese e di manutentori per gli appalti condominiali, al quale gli amministratori, ma anche i condòmini, potranno rivolgersi per ogni genere di preventivo di spese;
- creazione di un “minimo comunale” per i regolamenti condominiali sul territorio cittadino, semplificando di molto la vita agli utenti evitando contenziosi per mancanza di chiarezza, e comunque alleggerendone sicuramente i tempi di risoluzione (durata lavori, orari, inquinamento acustico, tutela per chi vive in locali (o in adiacenza a locali) ove sussistono lavori).

## Il turismo

Il turismo, oltre rappresentare l’ovvia risorsa per chi opera direttamente nel settore, costituisce uno stimolo per rendere la città sempre più bella, sempre più vivibile, sempre più interessante e sempre più aperta al mondo. Occorre quindi aumentare l’offerta per indurre i visitatori a permanere qualche giorno a Genova riducendo il fenomeno del cosiddetto “mordi e fuggi”. In particolare occorre:

- rilanciare il ruolo congressuale di Genova attraverso una gestione dell’offerta che sia il più possibile unitaria, ma diversificata;
- sostenere le attività alberghiere, commerciali e del tempo libero in particolare riducendo i vincoli imposti dalla gestione del traffico (il turista deve poter scaricare i bagagli nelle immediate vicinanze degli alberghi);
- realizzare mostre e manifestazioni culturali di richiamo internazionale privilegiando quelle più direttamente connesse alla grandiosa storia della secolare Repubblica di Genova;
- rivalutare il ruolo della fiera di Genova, con una ristrutturazione tecnica e gestionale, per consentire alla fiera di competere con successo nel concorrenziale mercato delle manifestazioni fieristiche, al fine di generare un richiamo internazionale durante tutto l’arco dell’anno: organizzazione di un nuovo lotto di Manifestazioni Fieristiche Internazionali:
  - ✓ Internet fair,
  - ✓ Show time dell’informazione,
  - ✓ Fiera dello spettacolo radio-televisivo,
  - ✓ Esposizione degli inventori e dei brevetti,
  - ✓ Fiera nazionale dell’artigianato,
  - ✓ Fiera della stampa,
  - ✓ Eventi dedicati alla promozione del porto: su tutti, settore container e crociere & traghetti.

Per tale scopo va promosso e migliorato il ruolo dell’aeroporto di Genova, oggi troppo trascurato dal Governo centrale;

- incentivare tutte le attività connesse al turismo: iniziative crocieristiche, punti di in formazione turistica, nuovi giornali di informazione esclusiva, itinerari guidati, segnaletica stradale e cartellonistica adeguata, apertura di negozi e musei fuori dagli orari usuali, punti di ristoro lungo i tracciati turistici, valorizzazione dei collegamenti via mare e della nautica da diporto, offerte coordinate che

- coinvolgono differenti luoghi della città per la rivalutazione di tutti i nuclei storici genovesi;
- coinvolgimento dei giovani studenti genovesi (universitari e superiori) all'interno dei musei civici come ciceroni e guardiani;
  - feste di Genova ambulanti una volta al mese in un capoluogo di regione italiana od europea;
  - card del turista con sconti e percorsi a Genova e in Provincia;
  - incentivazione dell' "hosting casalingo" per ospitare liberamente i turisti stranieri nelle case private;
  - lancio dell'iniziativa "Un evento al mese";
  - svolgere un ruolo di coordinamento delle offerte turistiche e delle attività connesse per migliorare e qualificare sempre più Genova come città turistica e città d'arte;
  - valorizzazione delle eccellenze dell'enogastronomia ligure all'interno delle strutture ricettive.

## L'agricoltura

Il ritorno alla terra:

- fortissimo abbattimento del costo del riscaldamento delle serre per la coltivazione di frutta, verdura e piante ornamentali (ispirandosi al modello olandese);
- tutela economica tramite rimborsi assicurativi per tutte quelle aziende che producano tipicità locali (DOP, IGT) qualora subiscano danni alla propria produzione da eventi naturali imprevedibili o epidemie;
- concessione in comodato d'uso gratuito di tutti i terreni di proprietà pubblica a chiunque voglia coltivarli a frutta, verdura, cereali con obbligo di controllo da parte dell'ente pubblico di una onesta e sana gestione;
- tutela dei marchi locali;
- incentivazione delle attività agricole autoctone;
- i prezzi agricoli dovrebbero non solo essere remunerativi del lavoro e dell'investimento, ma anche ragionati e concordati con gli utilizzatori e non lasciati in mano ad un Mercato prepotente e fagocitante. Riprendiamo il posto degli uomini e gestiamo un nuovo mercato (mercato con la "m" minuscola, ma maiuscolo nella qualità);
- reimparare l'arte agricola: per più di 30 anni i saperi agricoli tradizionali sono stati occultati dall'arroganza delle multinazionali, è l'ora di riscoprirli: anche istituendo ad hoc corsi di formazione e concedendo incentivi alle nuove aziende che sorgano con queste prerogative;
- abolizione delle barriere legali/sanitarie volute dalla grande industria e dalla UE: gli agricoltori devono poter vendere uova, formaggio anche di fossa, burro, e così via;

- la maggior parte del prodotto agricolo deve fare pochi, pochissimi chilometri, quindi si dovrà incentivare il cosiddetto consumo a “chilometri zero”: per questo gli orti devono essere vicini alle città, le quali devono essere il più possibile autonome nei loro rifornimenti;
- l'Italia agricola ha più del 50% della terra che è abbandonata o sotto-utilizzata: è necessario avere (anche a Genova) l'accessibilità a queste terre abbandonate o sotto-utilizzate;
- le zone rurali soprattutto interne vanno ripopolate per ricrearvi la giusta socialità e la necessaria qualità della vita per adulti, giovani e bambini;
- recupero del patrimonio edilizio e paesaggistico rurale;
- incentivare i giovani al ritorno alla terra.

## Le nuove opportunità

Lo sviluppo di Genova, la rinascita portuale, un'industria compatibile con l'agglomerato urbano e l'ambiente, la ritrovata vocazione turistica, l'utilizzo appropriato del territorio e la sua valorizzazione possono essere occasioni per un rilancio occupazionale. Bisogna, tuttavia, individuare nuove opportunità, impegnarsi nel sostenerle e offrire la piena collaborazione del comune a chiunque abbia idee e proposte che rappresentino anche un interesse per la città. In questo contesto si segnalano le seguenti possibilità:

- l'istituzione della zona franca, portuale o retro portuale, per la cui costituzione devono essere coinvolte anche industrie manifatturiere ed imprese artigiane;
- l'utilizzo a fini diportistici delle aree portuali disponibili, in particolare nel porto antico e nel tratto tra Sestri e Prà; questa consistente offerta di posti barca di buona qualificazione, nella quale può trovare ordinata collocazione anche la nautica sociale, insieme alla connessa attività di manutenzione e riparazione, costituisce un'opportunità di creazione di un rilevante numero di posti di lavoro nell'arco di pochi anni;
- siti decentrati di compostaggio per l'organico, con personale qualificato che aiuti ad avviare il sistema e verifichi di volta in volta la qualità del compost prodotto, creando anche una filiera per la vendita del prodotto stesso;
- l'individuazione di aree per la costruzione di un ippodromo, motivato specialmente dal mite clima costiero che, diversamente dagli ippodromi esistenti, ne consentirebbe l'utilizzo durante tutto l'arco dell'anno, con rilevanti ricadute sul piano occupazionale.

# LE GAMBE (i trasporti)

Una politica dei trasporti organica deve basarsi essenzialmente su tre categorie di interventi: “filosofici”, strutturali ed infrastrutturali.

## Interventi di “filosofia della mobilità”

Premessa: il problema dei problemi, per quanto riguarda la mobilità ed i trasporti nella città di Genova, è quello orografico/urbanistico. Genova è fatta così: pressata tra mare e monti, con vie e strade tortuose ed acclivi, carenza di spazi, costi infrastrutturali importanti.

Per quanto si possa provare, queste difficoltà rappresentano un ostacolo oggettivo, con il quale vanno fatti i conti, ma che non potrà evidentemente essere mai rimosso.

Dopodichè, esiste un altro problema grave, che opprime la città: in un contesto “a misura di anziano” è normale che i giovani facciano fatica e finiscano per cercare soluzioni altrove: anche il sistema della mobilità sembra pensato esclusivamente per una clientela dall’età media elevata, quando invece è necessario ricostruirlo in modo più equilibrato ed adeguato ad ogni fascia di età e di utenza.

Gli interventi di questa specie riguardano il traffico e la sua scorrevolezza. Le mosse degli ultimi anni sono andate nella direzione di “infastidire” sempre di più il traffico privato, partendo dall’assunto che più si ostacola l’utilizzo dell’auto, più si persuade (o si obbliga) l’automobilista ad utilizzare altri mezzi.

Ecco quindi posteggi pubblici a tariffe altissime ed in rapida estensione dal centro verso le periferie (cioè, verso le altre zone centrali di una città policentrica). Ecco il moltiplicarsi dei semafori (con i relativi costi d’impianto e di gestione), per rallentare, far attraversare, creare fastidio. Ecco, ancora, corsie gialle anche in tratti assurdi. E poi sensi unici variati troppo spesso, accessi sbarrati o limitati, e si potrebbe proseguire.

Noi di Gente Comune riteniamo invece che la politica della mobilità non possa avere come obiettivo quello di costringere sempre più l’utilizzatore del mezzo privato a passare a quello pubblico con provvedimenti che gli rendano la vita impossibile. Gestire i processi della mobilità infatti, significa fare in modo che la strada diventi la casa di tutti, in cui ogni utente trova il proprio spazio con equilibrio e pari dignità.

Nella nostra filosofia il traffico (tutto il traffico, pubblico e privato) deve scorrere fluido, senza fastidi. Sarà il mezzo pubblico a dover convincere l’utente potenziale della sua bontà e convenienza, anche perché non tutte le esigenze sono uguali e a domande diverse sono necessarie risposte diverse. Vogliamo che i genovesi vivano il mezzo pubblico come una scelta, non come un obbligo.

L’inversione di tendenza (“fluidità” è la parola d’ordine) passa anche attraverso un’oculata selezione delle ubicazioni semaforiche, sfoltendo i tanti, troppi semafori apparsi negli ultimi anni, a cominciare da quelli che hanno il solo scopo di far attraversare la strada quando non di rallentare dichiaratamente il traffico. In questo

modo si otterrà minore inquinamento abbinato anche ad una marcia più spedita del mezzo pubblico stesso. Bisogna quindi investire in sottopassaggi e sottovia, cercando di individuare i nodi critici della rete, dove si formano i tappi, e mettere mano al superamento del problema, separando i flussi di traffico interferenti ma non comunicanti.

E' necessario poi condurre una lotta serrata alla sosta in doppia fila: in molte strade a due corsie l'intasamento è in parte dovuto a mezzi privati posteggiati con le quattro frecce, che costringono due corsie a diventare una sola.

Nell'ottica della specializzazione dei traffici, al fine di rendere attrattivo il trasporto pubblico, è necessario che il mezzo sia ad appannaggio di chi ne ha effettiva esigenza. Quindi: regaliamo (regaliamo!) il biglietto a tutti gli over 65 anni che prendono il mezzo pubblico dalle 9.30 alle 11.30, e dalle 14.30 alle 16.30.

Si otterrà l'effetto di lasciare a chi si sposta per studio o per lavoro il mezzo pubblico nelle ore di punta, e di incentivarne l'uso negli orari di calma, in cui spesso i mezzi viaggiano con un numero di passeggeri ben al di sotto dei limiti della convenienza. In questo caso è necessario coinvolgere le eventuali destinazioni preferite della popolazione anziana (centri sanitari, uffici pubblici, mercati, ecc.) e farli diventare partner di quest'iniziativa.

Infine, tutte le corsie gialle siano aperte alle moto, per le quali i posteggi devono essere resi gratuiti in tutta la città, considerando l'oggettivo beneficio che i motociclisti e gli scooteristi portano alla mobilità urbana (per lo meno, quando la loro guida è responsabile e sicura). In questo appoggiamo in pieno la linea seguita dall'associazione "due ruote in città".

Ma parliamo un po' di mezzi pesanti, una delle principali iatture per il traffico in generale, e per quello urbano in particolare. Questo, invece, è un mezzo che va ben disciplinato e possibilmente, disincentivato. Anzitutto, in molte città europee (anche meno prestigiose e affascinanti di Genova) vige da anni il divieto assoluto di penetrazione nelle zone centrali per i mezzi pesanti. Anche questo è un nostro obiettivo, che vuol dire varchi dove servono (mercato annonario, zone portuali), ma anche centri di interscambio (piattaforme logistiche) per consentire invece l'approvvigionamento tramite mezzi di dimensioni contenute, pensando in prospettiva ad un sistema di incentivazione per l'utilizzo di tecnologie non inquinanti.

Tornando proprio ai varchi, è necessario creare da subito un polmone di assorbimento mezzi pesanti in zona Cornigliano, in caso di mancata ricettività delle aree portuali (movimento interdetto per condizioni climatiche, eccessivo affollamento, scioperi, ecc.), in quanto una delle cose più invise ai cittadini è dover rimanere in coda nei pressi della città perché il traffico pesante non viene assorbito dalla viabilità ordinaria.

A tal proposito, ed in prospettiva più generale, è necessario valorizzare nel migliore dei modi la grande risorsa territoriale che la nostra città possiede: l'area di Cornigliano. Porto, ferrovia, aeroporto, autostrada: tutto in pochi metri. Dovrà essere quella la risorsa economica principale per la Genova del futuro.

Infine, maggiore conoscenza ed attenzione per il "Codice Kemler": certi carichi non devono attraversare il territorio del Comune di Genova.

## **Interventi strutturali**

Riguardano la rete ed il trasporto urbano. Rete, appunto, che va ridisegnata, eliminando le troppe sovrapposizioni, creando interscambio tra i mezzi e reimpiegando al meglio le risorse risparmiate.

Va detto che in campo trasportistico le cosiddette “rotture di carico” sono da sempre considerate un nemico: fanno perdere tempo e risorse, e disincentivano l’utenza. Ma per i passeggeri il problema sussiste solo in parte: soprattutto le tendenze più recenti chiedono assi principali da cui far partire rami secondari, in una struttura di tipo reticolare e con frequenti interscambi alle fermate, laddove la “rottura di carico” esiste solo quando per l’utenza c’è un tratto da compiere a piedi per passare da un mezzo ad un altro.

A Genova, da sempre, vige invece un sistema radiale, con linee che percorrono spesso ed in affiancamento gli stessi tratti di strada, fino a raggiungere punti estremi. Con gli inevitabili sprechi e sovrapposizioni. In aggiunta, sia le spinte localistiche (da sempre parte qualche mobilitazione in occasione della limitazione di questa o quella linea), sia una certa tendenza ad evitare le “rotture di carico”, sia qualche atteggiamento corporativo, rendono difficile la revisione organica della rete.

E’ invece necessario ridurre le linee, gestendo centri di interscambio tra quelle che provengono dal centro e quelle che proseguono per la periferia. Esistono corse che viaggiano per ampi tratti di percorso semivuote, e in sovrapposizione con altre: è evidente che qualcosa non funziona.

Il risparmio conseguito sulle diverse tratte nella ridefinizione della rete potrebbe essere utile e parzialmente girato sulle zone ancora non coperte da linee urbane (qualcuna esiste).

Per quanto riguarda la metropolitana, si ritiene che l’orario di cessazione del servizio sia piuttosto “stretto” (le 21.00): può essere valutata, soprattutto dopo l’apertura dell’ultima tratta fino a Brignole, l’estensione dell’orario.

Infine, Navebus: esperimento costoso ma pienamente riuscito, a detta soprattutto dell’utenza, sebbene poco gradito da certi centri di potere. Ma poiché il servizio nave funziona, anche solo come ponte verso future soluzioni comunque alternative al trasporto pubblico su gomma, ecco l’opportunità di estenderlo anche ad altre zone della città: dopo Pegli, Nervi ed il Levante, come più volte auspicato. Mettere mano agli interventi di sistemazione dei porti è il primo passo, anche se qui “debordiamo” nel campo infrastrutturale.

## **Interventi infrastrutturali**

La prima considerazione è di carattere orografico: Genova è una città in salita, con quattro direttrici principali. Importanti insediamenti urbani sono posti sulle alture dell’immediato entroterra, e i collegamenti con il resto della rete sono difficoltosi. Sono questi “ruscelli” di traffico a gonfiare i fiumi dei fondovalle e delle litoranee.

La rete, soprattutto in tempi recenti, anche in conseguenza dell'aumento dell'età media, è stata pensata e mantenuta in vita con il fine di trasportare per quanto possibile l'utenza nel luogo esatto di destinazione.

Lo scopo, in sostanza, è quello di portare tutti ovunque, possibilmente senza trasbordi. Una sorta di "supertaxi" più che di autobus. Ne sono testimonianza le numerose fermate aggiunte negli ultimi anni.

Un'impostazione inefficiente, costosa e assai inquinante.

Quali proposte? Anzitutto ripensare le quattro direttrici principali come assi a grande scorrimento e necessitanti di mezzi alternativi a quelli attuali. La soluzione c'è, e un tempo la si sarebbe chiamata "metropolitana leggera" (come nei progetti della terminanda linea genovese), e oggi invece viene detta "metrotranvia". Insomma, un incrocio tra il tram e la ferrovia urbana o suburbana: sede propria per quanto possibile e non interferente con il traffico, linee di superficie, traffico privato comunque asservito ai mezzi su rotaia, mezzi di tipo tranviario a grande capacità, a trazione elettrica, dotati di notevoli doti di accelerazione, con buone frequenze. Molte città italiane hanno adottato, persino in tempi recenti, questo genere di mezzi, e tra queste alcune non propriamente metropoli: Firenze, Sassari, Padova, Messina, Bergamo.

Due direttrici sono da impostare con queste soluzioni. Una è già praticamente pronta, o comunque richiederebbe lavori non eccessivamente costosi e lunghi: è il 17, già in gran parte asse protetto lungo Corso Europa. La linea potrebbe attestarsi a levante nella zona sotto l'Ospedale di Nervi e a Ponente alla Stazione Brignole, utilizzando solo per la metrotranvia nei due sensi via Tolemaide (oggi a senso unico per i mezzi circolanti).

L'altra - di cui si parla da decenni senza aver fatto un solo, piccolo, misero passo avanti da parte di ogni giunta (di sinistra) succedutasi - è la Val Bisagno, unica fra le quattro direttrici principali a non essere servita dalla ferrovia, che necessita di un collegamento veloce con il centro. Qui si tratterebbe di costruire una tramvia in sede propria, situata sulla nuova e completa copertura del Bisagno, realizzata anche e soprattutto per una messa in sicurezza dello stesso torrente (nel caso si riesca - come noi di "Gente Comune" auspichiamo - a rimettere mano al Piano di Bacino), oppure di sponda, lungo il Bisagno, attestandosi a Prato e alla Foce (zona Fiera e nuovo stadio, qualora si prescelga questa ubicazione) transitando per Brignole (già oggi stazione multimodale a tutti gli effetti, e ancor più destinata a diventarla con l'apertura dell'ultimo tratto della metropolitana e l'intervento sulla Ferrovia Genova - Casella di cui si dirà più avanti).

Le due linee metrotranviarie potrebbero essere concepite sia come autonome ed integrate, sia come prosecuzione dell'attuale metropolitana, con fungibilità di sistemi e mezzi.

Sistematate in questo modo le due direttrici del Levante, servita dalla metropolitana la val Polcevera (è però necessario prolungarne la linea almeno fino al nuovo Centro Annonario di Bolzaneto e alla limitrofa zona commerciale, alla radice delle diverse valli, realizzando un importante parcheggio d'interscambio, come da progetto originario della Giunta Cerofolini), resterebbe fuori quadro il Ponente, per il quale il servizio ferroviario è però già molto più funzionale e che migliorerà ancora con il completamento del quadruplicamento tra Voltri e Brignole (lavori in corso), con spazi ancora più specializzati per il trasporto locale.

L'infrastruttura permetterà treni ogni 10 minuti tra Voltri-PonteX e Sampierdarena e ogni 5 minuti tra Sampierdarena e Brignole. Parliamo praticamente di una metropolitana. Ma sarà necessario lavorare per istituire un modello di esercizio basato su linee numerate e identificate tra Suburbane e Metropolitane, un modello come le linee RER di Parigi, le Cercanias spagnole, le S-Bahn tedesche o - più vicine a noi - le eccellenti linee "S" del Passante Ferroviario di Milano.

E' urgente mettere mano a quello che per ora è solo un proclama della Giunta uscente perché ad oggi non c'è un euro per i treni, per le nuove fermate (nessuna è stata nemmeno progettata, sono solo puntini sulle mappe) e per pagare il servizio. A tal proposito potrebbe essere utile creare un'azienda per la mobilità ferroviaria di stampo analogo a Trenord in Lombardia e a GTT a Torino ed in Piemonte.

Un intervento accessorio e di non difficile realizzazione è il collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e la ferrovia di Ponente: poche centinaia di metri di binario senza opere accessorie (salvo la costruzione di un terminale ferroviario presso l'aerostazione in caso di stazione di testa, oppure una stazione passante) che permetterebbero di risolvere definitivamente l'annoso problema del collegamento veloce tra centro ed aeroporto e sarebbero senz'altro utilissimi anche per rilanciare lo scalo aereo genovese.

Dopo che nel periodo 2009/2011 se ne è finalmente parlato, ad oggi la situazione (collegata alla risistemazione complessiva dell'area degli Erzelli) è ferma, mentre invece urge un'accelerata.

In alternativa, una breve metrotranvia automatica tra la stazione di Cornigliano (lo spazio non mancherebbe, lato acciaieria) o quella di Sestri (meno semplice, in quanto nodo merci importante) e l'aerostazione. La ferrovia però è meglio, perché consentirebbe servizi diretti anche dal Tigullio e dal Basso Piemonte.

A questo punto diventa poi necessario mettere mano alla rete che chiameremo "complementare". Anzitutto, sia per motivi di qualità dell'aria, sia per motivi di oggettiva funzionalità, vanno ritrasformate in filoviarie alcune delle principali linee collinari. I mezzi a trazione elettrica, a differenza di quelli a trazione termica, sono praticamente eterni, almeno nei motori, e la maggior spesa per l'investimento viene ripagata nel lungo periodo con i minori costi gestionali, la minor manutenzione necessaria e la maggior vita utile, oltre che per l'oggettiva riduzione degli inquinanti.

Di certo, non è utile - anzi, è stato uno spreco assurdo - trasformare in filoviarie due linee completamente pianeggianti che per giunta percorrono vie promiscuamente a centinaia di mezzi a trazione termica: nessun vantaggio ambientale, né come velocità commerciale.

Allo stesso modo, data per scontata la felice conclusione dell'annosa vicenda della tramvia a dentiera Principe - Granarolo, visto il gradimento storico delle linee su ferro che dal centro risalgono verso le zone collinari (inseriamo anche le funicolari Righi e S. Anna), forti anche del successo degli impianti recentemente rientrati in attività un po' in tutta Italia (tra questi Mondovì), va studiata la possibilità di impiegare questa tecnologia per raggiungere alcuni quartieri collinari, quali S. Ilario, la zona di Begato (esiste uno studio in proposito), il CEP, Coronata/Via dei Sessanta/Erzelli, Apparizione, tutti gravati da notevole traffico e penalizzati da strade impercorribili per motivi diversi.

Anche le linee gestite con ascensori (una storica gloria genovese) possono trovare spazi in zone oggi poco accessibili.

Per le altre linee, è necessario procedere ad un'integrazione complessiva tra le direttrici principali e le linee complementari, da gestire in questo caso per quanto possibile facendo ricorso a mezzi ibridi o a trazione completamente elettrica, soppiantando per quanto possibile la trazione termica.

L'ultimo aspetto riguarda le grandi potenzialità di un mezzo che i genovesi amano, ma che difficilmente riesce ad uscire dall'immagine folcloristica in cui è immerso: la Ferrovia Genova Casella. Dopo qualche anno di fatica, la ferrovia - unica nel suo genere, ammirata ed apprezzata dagli appassionati di tutto il mondo - sta riprendendo vigore, ed è oggi gestita da AMT pur appartenendo l'infrastruttura alla Regione Liguria. Da decenni (1980 circa) esiste un progetto per una diramazione che raggiunga Begato. In realtà, il progetto si integra in un piano che vede Begato collegata con Rivarolo e la metropolitana tramite funicolare (v. sopra), e la stazione di Piazza Manin con la Val Bisagno mediante ascensori. Il tutto è rimasto lettera morta fondamentalmente per un motivo: la stazione di Piazza Manin non ha gli spazi per sostenere il prevedibile aumento di traffico pendolare.

Ma una soluzione - da sogno, bisogna dirlo, ma prevista in progetti precisi e molto interessanti - ci sarebbe: far scendere la linea fino a Brignole (che in linea d'aria è vicinissima), tramite un percorso elicoidale all'interno della collina di Piazza Manin, svolgendo anche un servizio autenticamente metropolitano con due fermate: una proprio sotto Piazza Manin, e l'altra all'altezza di Corso Monte Grappa.

L'attestamento a Brignole (sempre che, a questo punto, si trovino gli spazi) porterebbe enormi benefici alla ferrovia, che si troverebbe nel centro intermodale più importante del Nord Ovest: ferrovie, metropolitana, metrotranvie, autobus urbani e interurbani. Molta più utenza ricorrerebbe ai mezzi pubblici, e la ferrovia Genova Casella diventerebbe un asse formidabile anche per la media ed alta Valle Scrivia, tanto che non sarebbero da scartare ulteriori espansioni verso la zona di Montoggio (come da progetto originario della linea) e verso Savignone/Busalla, per un ulteriore raccordo con la rete FS. E non sarebbe nemmeno da escludere, in prospettiva, l'introduzione di un servizio merci integrato, a riequilibrare un mercato del trasporto oggi totalmente in mano al camion anche per le scelte (in parte obbligate) degli esercenti ferroviari.

Un cenno alla situazione autostradale per concludere. Assodato che i traffici parassiti gravano sul nodo genovese (da qui il dibattito sulla c.d. "gronda" di Ponente, e anche quello su un'ipotetica "gronda" di Levante), e considerando che un vero servizio di tangenziale a Genova non è per ora pensabile per motivi di potenzialità infrastrutturale, è però auspicabile che da un qualsiasi casello ad un altro dell'area urbana la tariffa sia la stessa, realizzando di fatto il "sistema tangenziale" senza necessità di barriere ulteriori. Non si capisce per quale ragione da Genova Ovest a Bolzaneto la tariffa sia x, e invece da Nervi alla stessa destinazione il costo sia superiore e comunque diverso, in un territorio ed in un sistema che poggia molto sull'integrazione tariffaria ad ogni livello.

I caselli sono sette: basta concordare con la società esercente una tariffa complessiva (ad esempio, 1 euro) per la tratta urbana.

## **Cultura e trasporti**

Per concludere: esiste a Genova un notevole patrimonio di mezzi storici e di documenti che permetterebbero la costituzione di un Museo dei Trasporti, del quale si parla dalla fine degli anni Settanta.

Molti di questi mezzi, soprattutto di proprietà di AMT, senza più manutenzione ed esposti alle intemperie, si stanno progressivamente deteriorando. E' impegno assoluto di questo movimento smuovere le coscienze sull'argomento, farsi parte diligente per la costituzione di un'associazione per un Museo dei Trasporti a Genova e cercare di salvaguardare il patrimonio storico presente, cercando anche di recuperare altri mezzi oggi sparsi in diverse localizzazioni.

## **Ed oltre a quanto appena letto qui sopra, aggiungiamo o meglio specifichiamo:**

### Trasporto pubblico:

- ◆ aumento corse servizio urbano ed extraurbano;
- ◆ modulazione tariffaria biglietto AMT fino a 80 centesimi, pagare tutti per pagare meno;
- ◆ i mezzi pubblici devono diventare interessanti e piacevoli da utilizzare, oltre che puntualissimi, frequenti e precisi; questo aiuterà anche il turismo. Pertanto installare postazioni internet, games, video e musica su alcuni autobus, i metrò, i treni metropolitani etc. Organizzare corsi di lingua sui mezzi pubblici. Rendere i mezzi pubblici più comodi e ospitali.

### Traffico:

- ◆ cavalcavia e sottopassi agli incroci più complessi per eliminare i semafori;
- ◆ sottopassi o sovrappassi pedonali (ove possibile) per eliminare i semafori lungo le arterie principali;
- ◆ la circolazione dei mezzi privati deve essere liberata e governata dal principio della fluidità. Meno semafori (e per quelli che rimangono renderli "intelligenti"), più sottopassi, più motocicli, meno bollette e divieti;
- ◆ lotta serrata alla cartellonistica stradale abusiva, che può essere concausa (come da statistiche ufficiali) di distrazioni dei conducenti degli autoveicoli;
- ◆ convinto sostegno alla circolazione dei veicoli non inquinanti (a partire dal comparto del car sharing), e nel frattempo anche sostegno all'apertura di numerosi distributori di GPL e Metano per auto sul territorio cittadino, finalizzati al minor inquinamento ed al grande risparmio in termini economici.

## Infrastrutture:

Dopo l'apertura di corso Europa e la costruzione della sopraelevata, ossia dalla fine degli anni sessanta ad oggi, Genova non è stata dotata di ulteriori nuove infrastrutture viarie, nonostante il traffico sia drammaticamente aumentato.

Dando per scontata la necessità di realizzare le quattro grandi opere per cui si combatte da anni, fermo restando che la progettazione deve tener conto di tracciati diversi da quelli prospettati fino ad oggi, troppo impattanti sulla collettività:

- ◆ Gronda autostradale di ponente e di levante (da realizzarsi alta e quindi fuori da Genova)
- ◆ Terzo valico
- ◆ Bruco ferroviario Porto - Basso Piemonte
- ◆ Rifacimento A7 da Busalla a Bolzaneto

Proponiamo:

- ◆ ingrandimento e rimodernamento Aeroporto e sue piste (Casinò interno, centro commerciale, intrattenimento, area tax free per compagnie di linea) e suo spostamento su di un'isola in mezzo al mare, poco al largo di dove si trova adesso (vedi affresco di Renzo Piano) per poi dedicare le aree liberate allo sviluppo portuale. L'isola sarà creata utilizzando lo smarino proveniente dai cantieri delle grandi opere;
- ◆ miglioramento radicale segnaletica per l'aeroporto;
- ◆ incentivare la nascita di una nuova compagnia aerea low cost genovese;
- ◆ l'aeroporto dovrà avere la capacità di attirare nuovi traffici merci e passeggeri (turismo di massa), possibili soltanto concedendo tariffe più che concorrenziali;
- ◆ miglioramento della Sopraelevata con asfaltatura drenante, sostituzione della segnaletica e dei guard-rail, così come dell'illuminazione.

## Parcheggi:

Genova ha un parco automezzi valutabile intorno alle 400.000 unità: i parcheggi regolari, pubblici e privati, lasciano una carenza di circa 100.000 autovetture che non dispongono di un luogo dove poter parcheggiare, senza neanche calcolare gli spostamenti delle auto all'interno della città. Genova necessita non solo di un piano parcheggi valido, efficace ed attuabile, ma anche di una volontà politica di migliorare la città riducendo l'impatto delle auto posteggiate sulla strada. Va ancora rilevato che i parcheggi di notevoli dimensioni danno una risposta parziale non rispondendo alle esigenze della viabilità locale, che trova una più adeguata risposta nella costituzione di una rete di parcheggi piccoli e diffusi soprattutto nei pressi dei nuclei storici della città (i quartieri) e delle isole pedonali. Infine, la scelta tra parcheggi interrati e parcheggi in struttura va effettuata caso per caso senza pregiudizi, ma badando alla salvaguardia complessiva del sito e alla funzionalità del parcheggio.

Bisogna quindi :

- ◆ favorire ed incentivare, attraverso una velocizzazione e semplificazione dei procedimenti e nella salvaguardia dei valori ambientali, la costruzione di parcheggi pertinenziali, legati all'abitazione;
- ◆ individuare aree per la costruzione di parcheggi a rotazione rapida che siano di supporto alle attività commerciali ed artigianali specialmente in quelle zone valorizzate dalla pedonalizzazione;
- ◆ realizzare parcheggi di interscambio per favorire al massimo l'intermodalità (auto,treno,bus... etc.), tenendo anche conto che su Genova gravitano i cittadini residenti in comuni limitrofi (un parcheggio di interscambio a Bolzaneto potrebbe servire ai cittadini dei comini limitrofi che si recano a Genova per lavoro);
- ◆ stimolare la creazione di parcheggi per la fruizione di servizi al fine di agevolare l'accessibilità ai servizi pubblici con grande utenza (ospedali,università,mercati ...etc.);
- ◆ dedicare a parcheggio grande parte della futura copertura del Bisagno al servizio dei residenti e come interscambio per gli utenti della nuova tramvia;
- ◆ creazione nuovi parcheggi (anche sotterranei e silos) in ogni zona della città, anche finalizzati ad interscambio con mezzi pubblici, e conseguente progressivo abbandono delle aree blu;
- ◆ istituzione diffusa (soprattutto in centro) di zone a disco orario, ma solo in fasce diurne;
- ◆ lotta e rimozione coatta di tutti i veicoli abbandonati;
- ◆ moltiplicazione dei parcheggi per le due ruote gratuiti in tutta la città;
- ◆ abolizione totale "blu area" in tutte le zone; fatto salvo il centro città, a macchia di leopardo.

## **La manutenzione delle strade**

Occorre un efficiente coordinamento dei lavori di scavo, sia per non penalizzare i cittadini, sia per evitare continui interventi sullo stesso tratto di strada.

Anche se non di minore importanza, bisogna intervenire per garantire un'adeguata illuminazione pubblica notturna e l'ordinaria manutenzione del manto stradale e dei marciapiedi, al fine di evitare incidenti alle persone e alle cose, trasferendo per questo maggiori competenze e finanziamenti alle Circoscrizioni (non più Municipi). Naturalmente vanno sostenuti anche interventi di pregio quali, ad esempio, il recupero delle storiche pavimentazioni sotto i portici di via XX Settembre che anni di incuria comunale hanno largamente compromesso.

# IL CERVELLO (la cultura)

## La cultura

Con la consapevolezza che la cultura, pur essendo indispensabile e di fondamentale importanza, spesso non è economicamente autonoma e richiede appositi finanziamenti, occorre:

- pervenire ad una gestione efficiente, anche sotto il profilo economico, dei numerosi musei civici, inserendoli in offerte turistiche concordate;
- apertura di Studios cinematografici sul territorio;
- istituzione del festival internazionale del teatro;
- riedizione dei Balletti di Nervi in versione contemporanea;
- attivazione di una tessera unica dei teatri per gli spettatori;
- rilancio dei musei esistenti attraverso la spettacolarizzazione dei percorsi e la maggior fruibilità tecnologica (attualmente i nostri musei sono tra i meno visitati d'Italia);
- istituzione del Museo di Genova e dei grandi genovesi nella storia;
- accorpamento dei musei di arte moderna in sede unica di prestigio (Frugone, Wolfson, Nervi etc.);
- Genova museo a cielo aperto (concorso internazionale annuale per opere d'arte figurativa);
- realizzazione di mostre d'alto profilo culturale nel contenitore di Palazzo Ducale. Basta mostre e mostrine concepite solo per far cassa e attirare turisti solo dalle immediate vicinanze;
- apertura di un auditorium per la musica giovane e sperimentale;
- organizzazione della 3 giorni della moda a Genova durante il salone Nautico;
- creare una rete, consultabile anche per via telematica, di tutte le biblioteche, spesso poco conosciute, con particolare riguardo alla valorizzazione della cultura, della storia, della lingua e delle tradizioni genovesi e del genovesato;
- ideare utilizzi appropriati dei grandi contenitori di Genova, come il Palazzo Ducale, sede del governo della Repubblica di Genova oggi gestito con clamorosa inefficienza, e la Commenda, oggi abbandonata alla decadenza;
- rilanciare il teatro dell'opera, in difficoltà economica per i carenti contributi statali, e i teatri di prosa allargando il bacino di utenza all'intera Liguria, al basso Piemonte e alla bassa Lombardia, eventualmente con programmi concordati. Per tutto ciò sono ovviamente necessarie infrastrutture che consentano trasferimenti veloci;

- valorizzare il patrimonio di beni materiali ed immateriali propri delle comunità del genovesato, mettendo questo patrimonio a disposizione degli studiosi, dei cittadini e dei turisti; in questo contesto appare significativo individuare e segnalare con cartelli turistici gli antichi toponimi in lingua genovese delle strade del centro storico e dei nuclei storici cittadini;
- fuori la “roba” dai magazzini dei musei e creazione nuove strutture all’interno di dimore storiche;
- creazione di un museo dei trasporti;
- creazione percorsi turistici considerando anche l’esistenza di numerosi musei privati sul nostro territorio.

## L’università

Si ritiene essenziale il trasferimento del più alto numero possibile di facoltà, di campus e di ostelli all’interno del centro storico di Genova, affinché il grande movimento dovuto al flusso studentesco, oltre che essere molto funzionale agli studi, serva anche come aiuto per la riqualificazione della zona, fungendo da deterrente alla criminalità, la quale desidera un centro storico deserto e disabitato.

## Lo sport

Si presenta come una componente fondamentale della salute, un insostituibile mezzo di promozione e di arricchimento della personalità, un fattore di aggregazione e di promozione sociale e culturale della comunità. La promozione sportiva, deve ritenersi un prioritario obiettivo per una pubblica amministrazione proprio perché volta al miglioramento della qualità della vita; sempre più funzionali dovranno essere le sinergie col Coni, le federazioni sportive, gli enti di promozione sportiva, gli enti locali, la scuola, l’università, i mezzi di comunicazione, gli imprenditori, le strutture sanitarie, gli istituti religiosi e via dicendo.

Tra i vari interventi perseguibili, alcuni richiedono particolare attenzione e priorità:

- la collaborazione con enti, istituzioni e privati per consentire la pratica di una razionale attività motorio-sportiva al maggior numero di persone, normo ed ipodotate, dall’infanzia alla quarta età, garantendo la facile accessibilità agli impianti, in termini di orari e di costi, e la sicurezza per quanto concerne la qualità di materiali e strutture, formazione degli operatori e tutela sanitaria;
- la gestione degli impianti sportivi comunali, ove possibile, da parte di strutture societarie sportive di sicura affidabilità;
- maxi impiantistica sportiva: urgente progettazione e costruzione di un moderno palazzo dello sport, affinché si possa portare Genova al livello che le compete in discipline come pallavolo e pallacanestro in campo nazionale;
- mini impiantistica sportiva: mantenimento, adattamento, ristrutturazione e costruzioni di una mini impiantistica sportiva di quartiere ad uso scolastico e societario ad indirizzo agonistico e promozionale per consentire ad un numero

sempre più considerevole di giovani ed anziani il “diritto” all’attività motorio-sportiva, anche se non a livello agonistico;

- nuova Villa Gentile, trasformata in stadio dell’atletica con gradinate e servizi;
- stadio del rugby al Carlini con servizi e palestre;
- ristrutturazione di tutte le piscine comunali, ove necessario;
- censimento e recupero delle strutture sportive abbandonate o non adeguatamente sfruttate;
- agevolare la costruzione da parte delle squadre di calcio professionistiche della nostra città di uno o più nuovi stadi, oppure dar loro, se la volessero, la possibilità di acquistare lo stadio Luigi Ferraris a prezzo ridotto, sgravando così la pubblica amministrazione da una enorme mole di spese.



# I POLMONI

## (l'ambiente)

L'ambiente è ormai concepito come una risorsa primaria del convivere, tuttavia la tutela ambientale sembra affidata all'estemporaneità, all'improvvisazione o, peggio, alle affermazioni di talune forze politiche che si autodefiniscono ambientaliste, ma che in realtà sono tutt'altro, le quali, con illusorie pretese, finiscono per rinunciare alla gestione corretta dei problemi ambientali. Ambiente infatti significa rifiuti urbani ed industriali, salvaguardia delle coste e del mare, ciclo completo dell'acque, impatto degli insediamenti economici, coerenza territoriale delle infrastrutture e di ogni intervento significativo. La tutela ambientale non è una minaccia allo sviluppo economico, ma rappresenta la vera opportunità per un corretto sviluppo che sia credibile, sostenibile e, soprattutto, durevole affinché la generazione attuale non consumi le risorse territoriali ed ambientali a scapito delle successive.

- Naturalmente sarà cura dell'amministrazione individuare ed attuare tutte quelle misure atte a garantire un funzionale assetto idrogeologico della città per ridurre, se non addirittura eliminare, il rischio alluvionale e prevenire i danni alle persone e alle cose;
- a tale scopo e non solo si ritengono necessari importanti rimboschimenti delle zone collinari colpite da incendi sia recentemente che in passato, creando nuovi piani per la prevenzione degli incendi boschivi, anche in collaborazione con associazioni eventualmente affidatarie di queste zone;
- censimento e bonifica (con totale eliminazione) di tutte le coperture e coibentazioni che contengano amianto. Incentivi per i privati con un contributo a fondo perduto del 40% dell'ammontare dei lavori di smaltimento e ripristino; il restante 60% finanziato mediante accordi con istituti bancari ponendo elevate agevolazioni;
- creazione sulle nostre colline di parchi-natura per il recupero dei valori e della vita con e per la natura, ad uso di scuole, turisti e cittadini tutti.

### I giardini e il verde

(Filosofia: ampliare gli spazi verdi, migliorarne la manutenzione oggi insufficiente, aumentare la possibilità di fruizione per le famiglie).

È necessaria la cura e la risistemazione di aiuole, parchi e giardini, sia in centro che in periferia. Vanno il più possibile ripristinate le storiche protezioni delle aiuole in ferro piegato e le caratteristiche fontanelle. Va sanzionato senza esitazione chi ha la pessima abitudine di calpestare le aiuole e va combattuto l'utilizzo notturno di parchi e giardini quali luoghi per drogarsi. Per questi obiettivi si rende necessaria sia un'opera di sensibilizzazione alla corretta fruizione del verde pubblico, sia una risoluta azione sanzionatoria verso i trasgressori. I giardini devono tornare ad essere un luogo di

aggregazione per le persone di ogni età: di passeggio per gli adulti, di gioco per i bambini. Si rende quindi necessario che gli stessi siano assolutamente sicuri anche per quanto riguarda la pubblica incolumità, con attenzione a prevenire occasioni di molestie per i minori.

- assegnazione degli appezzamenti di terra incolta dentro alla città a tutti i cittadini che desiderino coltivarla a giardino in ossequio al decoro urbano e al rispetto dell'ambiente;
- rifacimento dell'Acquasola (a prescindere dalla soluzione del pasticcio "park sotterraneo");
- nuovo grande parco urbano in tutto il porto antico, con prati, alberi, fiori, aiuole e fontane, a completamento dell'area verde che sorgerà su Ponte Parodi;
- alberi e aiuole autogestite da gruppi di cittadini e CIV in ogni quartiere della città;
- riconvertire alcuni parchi in stato di pesante degrado ad orto botanico (anche parzialmente), affidandoli alle cure di alcune scuole genovesi, in primis alla Scuola per l'Agricoltura;
- affidamento e cura dei parchi esistenti a cooperative di cittadini o a società private, fermo restando l'ingresso gratuito per i fruitori;
- affidamento ad associazionismo locale di singole porzioni di territorio (comprensori rurali e montuosi) da censire, riqualificare, valorizzare e mantenere, sulla scorta dei buoni esempi esistenti (es. Associazione Amici del Monte Moro);
- creazione di nuove ed ampie piste ciclabili.

## Ambiente ed energia

Filosofia di fondo: perseguire l'autosufficienza energetica da energia pulita, educare la popolazione al risparmio energetico.

- Perseguire la totale autonomia energetica dei comuni: energia solare pubblica e privata (solare termico e fotovoltaico), sfruttamento dell'energia marina, pale eoliche o minieoliche ove non di impatto, idroelettrico, geotermico e dal mare (in linea di principio è possibile convertire almeno cinque tipi di energia presenti nel mare: quella delle correnti, delle onde, delle maree, delle correnti di marea e del gradiente termico tra superficie e fondali. Esiste poi la possibilità di recuperare, per osmosi, l'energia dissipata quando l'acqua dolce dei fiumi si versa in mare miscelandosi all'acqua salata);
- costruzione edifici solo a risparmio energetico, educazione della popolazione al risparmio energetico e all'autosufficienza;
- si ai parchi eolici sul mare, al largo; sulle colline solo a patto che si studi una soluzione estetica e rispettosa del paesaggio;
- mappatura completa del territorio comunale e provinciale per lo sviluppo dell'eolico a basso impatto e del fotovoltaico. Lo sfruttamento dell'energia del vento e del sole per la generazione elettrica deve diventare una priorità. Per ciò che riguarda il fotovoltaico la mappatura deve comprendere anche i tetti di edifici pubblici;

- no al carbone e a programmi o progetti di uso di biomasse per la produzione di energia elettrica;
- no al coincenerimento di combustibile da rifiuti (cdr o cdr-q) per alimentare forni di industrie energivore come le centrali Enel di Sampierdarena, La Spezia, la Tirreno Power di Vado Ligure e i cementifici del basso Piemonte;
- stop anche all'inquinamento elettromagnetico: blocco nuovi insediamenti ripetitori telefoni cellulari;
- sì al progettato parco eolico di Scarpino, iniziativa altamente lodevole che deve essere localizzato in terreno comunale; anche se la costruzione verrà affidata ai "privati" deve rimanere, comunque, di proprietà e di utilizzo pubblici, per non finire come per il nostro ottimo biogas captato in discarica a Scarpino che va a riempire le tasche di Asia Biz, per un valore di circa 12.000.000 di €uro l'anno;
- Genova capitale della ricerca energetica e sede dell'autorità per l'energia;
- modifica degli strumenti urbanistici per incentivare le energie rinnovabili;
- riduzione imposte sugli immobili che attuano risparmio energetico o produzione di energie pulite;
- per ridurre le emissioni di CO2 nell'atmosfera incentivare il termoautonomo nei condomini, e quindi il distacco dal riscaldamento centralizzato, portatore anche di elevate spese spesso non o mal fruite dagli utenti finali;
- depurazione totale delle acque reflue e dei fiumi (nuovi depuratori).

## I rifiuti

Lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e di quelli ad essi assimilabili, esclusi i rifiuti speciali tossici o nocivi, è un obbligo dei comuni. A Genova il sistema si basa sostanzialmente sull'impiego della discarica di Scarpino, ormai satura. Per poter affrontare il problema con razionalità occorre aderire al progetto "Obiettivo Rifiuti Zero" e proporre quanto segue:

- accrescere la raccolta differenziata dei rifiuti alla fonte per entrare celermente entro i termini europei;
- passare dall'attuale sistema di raccolta stradale dimostratosi fallimentare, antigenico e costosissimo a una moderna raccolta dei rifiuti porta a porta;
- portare la raccolta differenziata in 5 anni oltre l'80% e avvicinarla il più possibile al 100%;
- rimodulazione della Tariffa Igiene Ambientale (TIA), basando il calcolo della "tassa" sulla quantità di rifiuto secco indifferenziato prodotto: chi più differenzia meno paga (non sulla superficie degli immobili o sul numero dei residenti);
- adozione di modelli differenziati zona per zona a seconda delle criticità del quartiere;
- ferma contrarietà alla realizzazione di inceneritore o gassificatore a Scarpino o altrove;
- una gestione moderna, trasparente e corretta di questa immensa ricchezza che è la discarica di Scarpino, limitandone l'uso solo in casi estremi alla fine di un virtuoso percorso di riduzione, raccolta, riuso, riciclo e recupero;

- proibizione con nessuna eccezione ai conferimenti in discarica da fuori ambito territoriale (aato);
- depurazione del percolato della discarica direttamente in loco in un nuovo depuratore;
- dovrà essere messa in campo una politica in grado di rimettere in discussione e verificare i comportamenti sociali e individuali, perché la comunità tutta ripensi al proprio modello di sviluppo, ormai palesemente in crisi, e realizzi invece un ormai indifferibile sviluppo sostenibile: la “Strategia Rifiuti Zero”, mediante progetti finalizzati, che dovrà prevedere:
  - a) riduzione dei rifiuti a monte;
  - b) EcoFeste: tutte le feste in città (anche quelle di quartiere) dovranno essere svolte all’insegna di un imperativo categorico: niente rifiuti non differenziati e niente sprechi energetici o di ogni altro genere;
  - c) eliminazione di tutte le plastiche da ogni mensa;
  - d) campagna di sensibilizzazione per l’adozione di pannolini ed assorbenti ecologici;
  - e) mercato del riuso e scambio degli oggetti;
  - f) mercato/laboratorio della riparazione degli oggetti;
  - g) diffusione della distribuzione alla spina (detersivi, ammorbidenti...);
  - h) previsione di distribuzione di latte fresco alla spina (per eliminare i tetrapack);
  - i) corsi di compostaggio domestico e non solo;
- si dovrà poi lavorare, cercando di accordarsi anche con i comuni vicini, per poter realizzare un “Centro di Riciclaggio Multimateriale” per la lavorazione dei materiali “secchi” e per avviare un sistema che includa anche la decostruzione degli edifici, in modo da rimettere sul mercato pietre, mattoni, ecc..., materiali durevoli che possono essere riutilizzati o comunque recuperati e non più mandati in discarica. Recuperare e rivendere: lavoro e guadagno!
- Rifiuti urbani e industriali: dovremo lavorare per realizzare la loro riduzione e, utilizzando il centro comprensoriale di cui al punto precedente, il loro recupero ed eventualmente la loro lavorazione, con rivendita delle materie prime recuperate. Si potrà ricorrere inoltre alla costruzione di un sistema che ricicli anche i rifiuti cosiddetti irriciclabili, mediante la tecnica ormai nota di “estrusione per attrito” che non comporta combustioni, ma grazie all’estrusore il materiale sminuzzato (alcuni tipi di carta, nylon, pezzi di gomma, ecc.) vengono fatti urtare e l’attrito produce una temperatura tra i 180 e 200° C che sterilizza e scioglie il materiale termolabile portando alla produzione di una pasta che raffreddata viene trasformata in sabbia sintetica, che ha un alto valore commerciale per il suo impiego oltre che nell’edilizia, anche nella costruzione di mobili o accessori da esterno.

# LA COLONNA (il centro storico)

## I nuclei storici

La grande Genova, nata nel 1925 con l'annessione di 19 comuni alla Genova già ampliata nel 1873, ha la peculiarità di possedere numerosi nuclei storici, che debbono tutti recuperare le loro specificità, nonostante le amministrazioni che hanno retto la città per decine di anni, abbiano depresso e distrutto questa vera ricchezza. La necessaria riqualificazione delle periferie deve partire proprio dal recupero del tessuto storico degli antichi comuni e degli insediamenti originali riguardando gli interventi come una vera e propria operazione culturale, sociale, turistica, ambientale.

In questo contesto il più ampio nucleo storico coincide con la Genova storica che va dal Mandraccio (molo vecchio) a Capo di Faro (la Lanterna) ossia coincide con quella parte di città che tutti denominiamo Centro Storico. Le linee guida sotto indicate valgono analogamente per tutti i molteplici nuclei storici della grande Genova.

## Il centro storico

Un punto di crisi della città e, paradossalmente, uno dei suoi punti di forza è sicuramente il Centro Storico. Purtroppo, la bassa qualità dei servizi, il degrado del quartiere, il dedalo dei vicoli antichi hanno favorito lo spaccio della droga e l'insediamento e la raccolta dell'immigrazione irregolare. Occorre quindi ripensare al Centro Storico come ad un importante quartiere cittadino, sede di potenzialità inesprese, attrattiva turistico commerciale (il centro storico deve poter vivere anche soltanto di turismo, deve ridiventare la vetrina cittadina, il vero cuore pulsante di Genova), molla e stimolo per un riscatto europeo della nostra città.

Tuttavia, la condizione preliminare per la fattibilità di qualunque programma è che sia garantita la sicurezza dei cittadini e la vivibilità del Centro Storico, invertendo la tendenza che concentra all'interno del quartiere gran parte del degrado e del disagio cittadino. Preciso impegno del sindaco è di essere stimolo costante nei confronti del Prefetto e del Questore.

Oltre a ciò bisogna:

- favorire il risanamento del patrimonio edilizio ed artistico individuando opportuni incentivi: sgravi fiscali, tassazione ridotta, mutui agevolati per chi acquista e ristruttura; in particolare bisogna incentivare l'insediamento di abitazioni in queste zone per i componenti delle Forze dell'Ordine;
- valorizzare il ruolo di molte delle emergenze immobiliari del centro storico, con un piano straordinario di investimenti, favorendone l'uso da parte di istituzioni pubbliche di forte richiamo e di forte affluenza di persona, in grado di diffondere intorno fattive volontà di "autorecupero agevolato" secondo il

modello che positivamente ha già funzionato nell'area interessata dalla presenza della Facoltà di Architettura;

- recupero pedonale del Centro Storico compatibile con le esigenze di approvvigionamento commerciale e artigianale, l'accessibilità per i residenti e per la ricezione turistico alberghiera;
- il recupero necessita della creazione di parcheggi a corona per la sosta dei residenti (gratuita), la rotazione e l'interscambio;
- stimolare il commercio, l'artigianato e il turismo: valorizzando i tesori artistici ed architettonici, introducendo sgravi fiscali per chi sia disposto a intervenire sull'estetica e l'arredo urbano (commercianti ed artigiani), favorendo l'apertura di nuovi insediamenti, combattendo con determinazione l'ambulantato abusivo;
- stabilire rinnovati rapporti con l'area del Porto Antico attraverso una revisione degli insediamenti volontari, fino ad oggi concessi su basi clientelari e che costituiscono concorrenza sleale e distruttiva del commercio esistente nel Centro Storico;
- costituzione di un comitato misto composto da giovani, titolari di attività e residenti per la gestione della movida notturna;
- individuare e attivare le zone incolte e i piccoli appezzamenti liberi per farne aree di ricreazione e deiezione canina, che dovranno essere curate dall'Amiu;
- demolizione edifici pericolanti se non di interesse storico (altrimenti ristrutturazione) per dare spazio a nuove aree verdi;
- recupero delle Madonnine e delle edicole.

COMUNE

Movimento  
Indipendentista  
Ligure

# IL CUORE (i servizi)

## Il decoro urbano

La città presenta spesso vistosi fenomeni d'incuria: dalle strade sconnesse e mal illuminate alle auto/motocicli abbandonati, alle discariche improvvisate specie sulle colline, ai cantieri che non chiudono mai. Accanto a ciò, la città è stata riempita di orribili dissuasori per auto: occorre intervenire in modo che la funzionalità non confligga con l'estetica abbruttendo la città, complice una ormai dilagante disuniformità ed occasionalità estetica degli interventi. È indispensabile ristabilire un ottimale decoro urbano in una città che vuol fare del turismo una sua importante risorsa. In questo contesto bisogna intervenire per riordinare gli orti urbani al fine di salvaguardarli il più possibile, ma nel rispetto del decoro della città e delle sue colline evitando che assumano l'aspetto di sconcertanti baraccopoli.

## Gli anziani

Gli anziani non sono dei sopravvissuti, ma dei viventi; non sono meri destinatari di assistenza, dall'elevato costo e dal basso rendimento, ma anche risorsa per la comunità; l'anziano, specie quello autosufficiente, non vuole solo ricevere, ma anche dare il suo contributo per realizzare e mantenere una società solidale. La partecipazione sociale dell'anziano non è solo necessaria al mantenimento di uno stato di benessere psico-fisico della persona e per prevenirne il decadimento, ma è anche utile alla società per quel bagaglio di conoscenze, professionalità, esperienze umane e sociali che spesso l'età non intacca. Partecipare significa contribuire, avere rapporti con altri, intervenire, essere parte attiva del sistema sociale. L'anziano ha risorse da offrire alla società che il Comune può stimolare ed incentivare: aiuto ad altri anziani, collaborazione in biblioteche e musei, catalogazioni, sorveglianza di scuole e giardini, per citare solo alcune possibilità. Più specificamente occorre:

- riformare il sistema dei servizi sociali, dai costi incontrollati, che sembra assistere più gli assistenti che gli assistiti;
- coinvolgere gli anziani autosufficienti che si rendano disponibili in attività sociali e di volontariato;
- incentivare e migliorare gli esistenti istituti di ricovero per anziani, siano o meno essi completamente autosufficienti; siano gli istituti grandi o piccoli, pubblici o privati, migliorando la qualità dei servizi e quindi la qualità delle loro vite;
- incentivare l'impiego dell'assistenza domiciliare garantendo l'anziano la continuità del servizio che dev'essere concepito come polivalente: assistenza sanitaria, aiuto domestico e appoggio sociale;
- favorire la nascita di residenze protette per anziani e di tutte quelle strutture che, favorite dal mite clima della nostra città, offrono agli anziani un soggiorno

invernale di qualità difficilmente reperibile in altre zone nazionali; una corretta gestione di questa opportunità che Genova offre costituisce un'ulteriore occasione occupazionale;

- stabilire incentivi per le famiglie che riprendono i propri anziani soli sotto il tetto domestico;
- creazione di centri diurni e notturni per anziani autosufficienti;
- creazione di un "albo badanti" con tariffario e referenze controllabili;
- promuovere l'assistenza reciproca fra anziani.

## **I disabili**

Il disabile oggi vive in una nazione che ha sottovalutato e poco considerato la peculiarità della sua condizione: il problema è stato affrontato con l'elargizione di contributi o con l'assunzione coattiva di lavoratori disabili. Di fatto il portatore di handicap si trova in una condizione di effettiva emarginazione e la frammentarietà dell'intervento nei suoi confronti talvolta li isola all'interno della stessa città. Per inserire il disabile nel tessuto sociale occorre:

- sviluppare la collaborazione non solo con le famiglie, ma anche con la scuola, le associazioni di volontariato e le A.S.L. per dar vita ad un rapporto che consenta la più completa integrazione sociale del disabile;
- favorire la progressiva eliminazione di tutte le barriere architettoniche prevedendo adeguati stanziamenti di bilancio;
- implementazione della segnaletica per portatori di handicap;
- implementazione della segnaletica di uso comune;
- incentivare l'installazione di pedane in tutti i civici ed edifici pubblici attraverso contributi a fondo perduto erogati dalla Regione Liguria per l'eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche ( legge regionale n.15 del 12 giugno 1989 ("Abbattimento delle barriere architettoniche e localizzative"). E' indispensabile sensibilizzare gli amministratori condominiali attraverso le associazioni di categoria.

## **Il disagio giovanile**

I giovani non trovano lavoro a Genova e sono costretti ad emigrare e questa emigrazione ininterrotta, che riguarda prevalentemente i laureati, rappresenta un gravissimo problema per la nostra città. Essa si verifica in tutti quei sistemi economici chiusi nei quali le imprese protette cercano di massimizzare i vantaggi di posizione non consentendo ad altri di competere; così il lavoro finisce per dividersi in protetto e sacrificato. La mancanza di iniziative imprenditoriali, l'esistenza di un mercato chiuso gestito nell'interesse di gruppi particolari, la mentalità diffusa dell'assistenzialismo, hanno caratterizzato gli ultimi trent'anni di vita della nostra città. Il sacrificio delle nuove generazioni è stato e sarà fatale allo sviluppo della città perché sono i giovani che stimolano le energie produttive e aiutano a comprendere meglio il nuovo e ad interpretarlo.

- Il Comune può combattere questo fenomeno indirettamente con una sana gestione amministrativa, con una precisa volontà di promuovere lo sviluppo economico e di rompere con i monopoli e i favoritismi di partito, abbattendo la rete clientelare con un rilancio produttivo, sociale e ambientale della città;
- lotta al lavoro nero ed alla disoccupazione in collaborazione con Guardia di Finanza ed altri organismi deputati, per la verifica della regolarità dei rapporti di lavoro posti in essere dalle aziende genovesi. Questo controllo è fondamentale perché è provato che il lavoro nero non è solo una fonte di evasione fiscale, ma crea distorsione in un corretto svolgimento delle attività economiche e soprattutto è la principale fonte di sacche di povertà e degrado che generano malessere e violenza nelle nostre città;
- incentivare la natalità ed attuare politiche che promuovano la famiglia;
- incentivare l'arrivo delle migliori giovani menti dall'estero ed ovviamente trattenere la fuga dei cervelli dalla nostra città;
- edificare tre nuovi ostelli della gioventù;
- commissionare un'indagine per mettere a fuoco le caratteristiche delle città giovani in Europa e nel mondo;
- elaborare un "piano giovani" identificando i tipi di offerta ludico-culturale-ambientale che i giovani europei prediligono;
- concedere incentivi importanti a tutti coloro che interpretano i ruoli identificati dal "piano giovani";
- facilitare l'imprenditoria giovanile (una scuola apposita, incentivi);
- facilitare l'ingresso dei giovani al lavoro dipendente;
- identificare aree a "impatto zero" (non abitate la sera, raggiungibili, sorvegliabili etc.) per localizzarvi locali e attività ludiche per i giovani.

## L'immigrazione

L'innalzamento della qualità della vita che, secondo noi, deve essere sempre obiettivo obbligato di ogni buon amministratore pubblico, non può certo prescindere dalla considerazione che anche questi nuovi Italiani, e quindi "Nuovi Genovesi", debbano essere messi in condizione di poter uscire dall'irregolarità innanzi tutto, e successivamente anche dalle pesanti condizioni di invivibilità in cui giocoforza si trovano. Soltanto se riusciremo ad integrare veramente tutti coloro i quali lo desiderino davvero, riusciremo allora a debellare la piaga sociale della criminalità che si nasconde e trae giovamento da queste sacche di povertà presenti oggi nella nostra società. Per questo proponiamo:

- corsi di lingua italiana, durante l'ultimo anno di scuola materna, per i figli di stranieri, in modo da poter recuperare in quell'anno il gap linguistico verso la

lingua italiana, e poter cominciare così, alla pari, la prima elementare a 6 anni assieme a tutti gli altri bambini;

- corsi pomeridiani di recupero linguistico per i figli di immigrati che arrivano in Italia a percorsi scolastici già iniziati;
- stendere un piano antighettizzazione che preveda un pieno inserimento degli stranieri nel tessuto genovese, aprendo un confronto a 360 gradi con gli stranieri onesti e in regola con la legge: la maggioranza condivide molti dei nostri valori e può dare un contributo importante di energia e di innovazione alla nostra comunità;
- aprire un grande centro per l'integrazione all'interno del quale figurino: scuola di lingua e storia italiana e genovese per i nuovi arrivati, centro sportivo e del lavoro per tutti quegli immigrati che si vogliono integrare;
- dislocamento nei quartieri più a rischio di posti mobili di polizia su furgone attrezzato.

### **Il terzo settore o settore "no-profit"**

La reale valutazione dei servizi sociali alla persona si misura dalla qualità con cui questi servizi vengono resi. Se non consideriamo affidamenti di tipo clientelare, che vanno tuttavia individuati e combattuti, la necessità del Comune è quella di avere un servizio sociale di qualità e di elevata professionalità ad un costo che sia accettabile, anche per poter estendere il servizio al maggior numero di cittadini in stato di bisogno. Per questo il Comune intende incentivare e utilizzare a fondo il cosiddetto terzo settore ritenendo che da esso possa discendere un contributo valevole, nel rispetto delle regole di trasparenza ed efficienza che devono contraddistinguere l'azione amministrativa.

Sosteniamo:

- utilizzare i disoccupati, ma anche i detenuti non pericolosi delle carceri locali, per lavori di manutenzione;
- parola d'ordine sussidiarietà: incentivare la collaborazione con associazioni onlus o no-profit per un'implementazione e per una vera capillarità di servizi per i cittadini.

### **La sanità**

Un sindaco che si rispetti non può permettere il perpetrarsi del fenomeno a cui stiamo assistendo oggi, ovvero quello di avere una sanità sempre più lontana dalle esigenze della gente.

Il sindaco della GENTE COMUNE sa che il ruolo che riveste riguarda anche la salute dei cittadini. Il sindaco è infatti "Autorità Sanitaria Locale" e, sedendo nella Conferenza dei Sindaci delle ASL, valuta l'operato, i programmi, i bilanci delle ASL e vota la fiducia ai Direttori Generali.

Il sindaco si propone di sollecitare, dall'alto della sua autorità e nelle sedi istituzionali, le risposte che la politica sanitaria non dà (la chiusura delle agende, i lunghi tempi di attesa che spingono gli utenti verso la sanità privata, la nomina dei primari....).

Il sindaco non si accontenta di interpretare la danza frenetica dei baffi dell'assessore regionale mossi come burattini da scariche di tic dei muscoli facciali ad ogni domanda imbarazzante, ed intende ergersi a difensore dei diritti dei pazienti: chiedendo, per esempio, all'assessore regionale come fanno ad esserci 140 milioni di euro di buco nella sanità, quando i bilanci delle ASL e degli ospedali sono in pareggio. Dove sta il buco, assessore?

Come si possono regalare 27 milioni di bonus per i risultati raggiunti a Direttori Generali, che già hanno stipendi da favola, deposti perché giudicati indegni del ruolo o dei quali l'Assessore stesso ha criticato pubblicamente l'operato?

La GENTE COMUNE vuole sapere tutto questo. Il sindaco che la rappresenta lo chiederà in sua vece.

Ma chiederà anche ragione dell'ostinazione di investire, andremo a vedere quanti soldi, in studi di fattibilità e progettazione nel "Nuovo Galliera", ospedale che in molti non vogliono dato che il Vecchio Galliera funziona ancora benissimo, e soprattutto perché il "Nuovo" assomiglia molto, troppo, ad una grande speculazione edilizia.

Il sindaco vigilerà anche perché la fusione IST-San Martino, che non ci trova d'accordo, non vada a ledere l'indipendenza della ricerca scientifica in uno dei più importanti istituti per tumori nazionali; vigilerà anche perché non succeda che, come è successo in aziende sanitarie molto prossime a noi, si costruisca un nuovo ospedale, giudicato "inutile" dall'assessore, chiudendone due che funzionavano benissimo.

Il sindaco pretenderà di capire come vengono investiti i soldi nella sanità e quanti di questi vanno a soddisfare gli interessi di diagnosi e cura dei pazienti.

Si costituirà una consulta permanente per la salute, dove siederanno anche i rappresentanti delle Associazioni dei Malati.

Il sindaco solleciterà i vari attori sulla scena della sanità a svolgere il proprio ruolo secondo il principio del buon padre di famiglia: smetterla con gli sprechi e ridurre i tempi d'attesa è solo un esempio.

Puntare sulla capillarità dell'offerta e sulla rapidità delle analisi e degli interventi, valorizzazione centri specialistici di alto valore professionale, contrarietà riguardo deaziendalizzazioni ed accorpamenti.

Lavorare con la regione affinché scompaia l'uso deleterio delle nomine politiche dei primari, dei dirigenti e dei funzionari. Il personale sanitario deve essere promosso per merito e non per clientela politica; individuare una selezione elettiva vera e propria che promuova i dirigenti in base alla qualità dell'attività svolta e non all'anzianità (ad es. i primari devono essere votati dai medici!).

## **Altri servizi essenziali**

Per l'innalzamento della qualità della vita riteniamo di importantissima realizzazione i servizi seguenti:

- grande aumento (fino alla totale soddisfazione della domanda) dei posti negli asili nido e nelle scuole materne comunali e facilitazioni per aperture nuove

strutture private ed aziendali; diminuzione rapporto insegnante/ bambino per un servizio di maggior qualità; sostegno riaffidato ad insegnanti e non a cooperative per una migliore organizzazione interna del personale docente (senza contare che con questa mossa si è creato inconcepibilmente del precariato);

- contenimento dei prezzi dei generi di prima necessità creando G.A.S. comunale appoggiato ai piccoli negozietti di quartiere che ne facciano richiesta;
- gestione più trasparente nell'assegnazione delle case popolari;
- censimento delle case popolari esistenti e, se necessario, nuova edilizia popolare ma più bella e vivibile, a misura d'uomo, per combattere l'insorgenza di insopportabili ghetti, ma anche di semplici "quartieri dormitorio", negativi per una vita che sia davvero di alta qualità;
- potenziare di molto l'ufficio comunale "Lo sportello del cittadino", con molti distaccamenti sul territorio, con compiti di indirizzo, ausilio e appoggio per tutti i cittadini riguardo pratiche burocratiche e segnalazioni;
- rendere disponibili appartamenti in affitto low cost per coppie con figli piccoli sotto ai dieci anni di età. Favorire accordo con banche per facilitare i mutui casa per le coppie con figli piccoli a carico;
- istituire il "Centro di Collaborazione Comunitaria", a cui possono aderire associazioni ed enti no-profit per occupare volontari fra gli anziani, i detenuti a basso rischio, i senza tetto, in qualità di giardinieri, spazzini, manovali etc. ;
- aprire, in convenzione, un moderno istituto attrezzato con camere singole, mensa e spazi sociali per i senza tetto che desiderino essere inseriti nel programma di collaborazione comunitaria.

### **Acculturamento generale**

- Corsi gratuiti d'informatica per tutti;
- informatizzazione avanzata delle scuole;
- corsi gratuiti d'inglese per tutti i cittadini;
- corsi gratuiti di genovese per tutti i cittadini;
- corsi gratuiti per tutti sulla terra, sulle tradizioni e sui prodotti liguri;
- piazze e parchi cittadini in WIFI;
- campi "Zena" sulle alture, di una settimana all'anno, per tutti i cittadini sotto i 18 anni che ne facciano richiesta, durante i quali si insegnino il pronto soccorso, l'educazione civica, il rispetto per gli altri, il rispetto per la terra, la storia di Genova.

### **Rispetto per la città, per noi stessi e per la nostra storia**

- Corsi gratuiti per tutti di educazione civica e rispetto sociale;
- insegnamento dell'educazione civica nelle scuole cittadine;
- insegnamento della storia di Genova nelle scuole;

- pene pecuniarie pesanti per chi insozza, danneggia, rovina i beni pubblici e i monumenti;
- rivalutazione e nuovo riconoscimento sociale per i mestieri manuali e artigianali;
- istituzione della "Giornata di Genova", festa cittadina di orgoglio genovese.

## **La criminalità**

La condizione indispensabile per percepire la città come un buon luogo dove poter vivere consiste nell'aver la certezza che ogni singolo cittadino sia davvero tutelato nella sua personale incolumità, senza dover subire danni o sottrazioni delle cose che possiede. Il sindaco reclama assieme ai Genovesi che lo stato garantisca senza incertezza la sicurezza e l'incolumità di tutti i cittadini. Il sindaco, non solo si impegna a potenziare e rendere efficace l'azione della polizia municipale, ma sosterrà i cittadini che richiedono sicurezza e tranquillità. La città non sarà abbandonata ai molestatori, ai violenti, ai criminali e particolare impegno sarà rivolto verso quelle zone e quei quartieri, centrali o periferici, che oggi si presentano come zone a rischio conclamate.



# IL FEGATO (le riforme)

Anche se potrebbe sembrare un po' una forzatura inserire ciò che sta per venire all'interno di un programma per la pubblica amministrazione comunale, non possiamo rinunciare a mettere in risalto punti imprescindibilmente dettati dai nostri valori e dalla nostra opera rimoralizzatrice della politica:

- Inaccessibilità a qualsiasi carica politica o dirigenziale pubblica se condannati per reati contro il patrimonio, la pubblica amministrazione, il buonc Costume, truffa contro lo stato o la collettività;
- stabilire un limite assai basso per i costi delle campagne elettorali, in modo da permettere a tutti coloro che non dispongono di fondi di accedere alla competizione;
- creazione presso le istituzioni locali e nazionali di una "Delivery unit" sul modello adottato da Tony Blair in GB, dedita al controllo costante dei risultati degli enti e finalizzata a migliorare la qualità e ridurre gli sprechi;
- divieto di cambiare partito durante il mandato per tutti gli eletti;
- eliminazione del finanziamento pubblico ai partiti anche sotto forma di fasullo rimborso per le spese elettorali, quale è ora: mi spiegate come fanno ad avanzare tanti soldi da poterne persino investire in fondi africani? (ogni riferimento è puramente voluto);
- proseguire indiscutibilmente la battaglia dei 98 miliardi di euro che i gestori delle slot-machine devono allo stato, una cifra enorme che garantirebbe al paese, per almeno 6 anni, entrate pari a quelle di grandi "manovre", altrimenti a discapito dei cittadini;
- ultimo ma non meno importante un punto che garantirebbe alla Liguria ed ai Liguri di diventare in breve tempo più ricchi della Svizzera: il riconoscimento del diritto che ha la Liguria a RI-tornare ad essere Stato indipendente. In effetti l'annessione al Regno di Sardegna, e quindi all'Italia, fu illegittima e poteva, secondo le norme del diritto internazionale, essere legittimata solamente da un plebiscito che i Liguri MAI votarono: per questo deve essere concesso ai Liguri il riconoscimento di questo loro imprescrittibile diritto..

## Indice

|  |    |
|--|----|
| <b>Amministrazione</b> .....                 | 3  |
| Il decentramento .....                       | 3  |
| L'organizzazione del comune.....             | 3  |
| Il bilancio.....                             | 4  |
| Per un'amministrazione aperta.....           | 5  |
| <br>   |    |
| <b>Lavoro</b> .....                          | 6  |
| Il porto.....                                | 6  |
| L'industria.....                             | 8  |
| Il commercio e l'artigianato.....            | 8  |
| L'edilizia.....                              | 10 |
| Il turismo.....                              | 11 |
| L'agricoltura.....                           | 12 |
| Le nuove opportunità.....                    | 13 |
| <br>   |    |
| <b>Trasporti</b> .....                       | 14 |
| Interventi di "filosofia della mobilità..... | 14 |
| Interventi strutturali.....                  | 16 |
| Interventi infrastrutturali.....             | 16 |
| Cultura e trasporti.....                     | 19 |
| Trasporto pubblico.....                      | 20 |
| Traffico.....                                | 20 |
| Infrastrutture.....                          | 20 |
| Parcheggi.....                               | 21 |
| La manutenzione delle strade.....            | 22 |

|   |    |
|---|----|
| <b>Cultura</b> .....  | 23 |
| La cultura.....   | 23 |
| L'università.....   | 24 |
| Lo sport.....   | 24 |
| <b>Ambiente</b> .....   | 26 |
| I giardini e il verde.....  | 26 |
| Ambiente ed energia.....  | 27 |
| I rifiuti.....  | 28 |
| <b>Centro Storico</b> .....                                       | 30 |
| I nuclei storici.....   | 30 |
| Il centro storico.....  | 30 |
| <b>Servizi</b> .....  | 32 |
| Il decoro urbano.....   | 32 |
| Gli anziani.....  | 32 |
| I disabili.....   | 33 |
| Il disagio giovanile.....   | 33 |
| L'immigrazione.....   | 34 |
| Il terzo settore o settore "no-profit".....                       | 35 |
| La sanità.....  | 35 |
| Altri servizi essenziali.....                                     | 36 |
| Acculturamento generale.....                                      | 37 |
| Rispetto per la città, per noi stessi e per la nostra storia..... | 37 |
| La criminalità.....   | 38 |
| <b>Riforme</b> .....  | 39 |