



**VERBALE DELLA COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE N. 3 –  
GESTIONE DEL TERRITORIO - URBANISTICA - LAVORI PUBBLICI -  
TRAFFICO E VIABILITA' - SERVIZI PUBBLICI DEL 20.03.2018**

---

Presenti:

MASSACCESI DANIELE	JESIAMO – PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
BALEANI MATTEO	JESIAMO
FANTINI LORENZA	JESIAMO
FILONZI NICOLA	JESIAMO – Presidente della Commissione
GULLACE GIUSEPPE	JESIAMO
ANGELETTI SANDRO	JESINSIEME – Vice Presidente
CAIMMI MICHELE	JESINSIEME
GAROFOLI MARIA CHIARA	JESINSIEME
ELEZI LINDITA	PATTO X JESI
GIAMPAOLETTI MARCO	INSIEME CIVICO
ANIMALI SAMUELE	JESI IN COMUNE-LABORATORIO SINISTRA
BINCI ANDREA	P.D.
FIORDELMONDO LORENZO	P.D.
LANCIONI CLAUDIA	MOVIMENTO 5 STELLE
GREGORI SILVIA	LEGA NORD

Sono inoltre presenti:

NAPOLITANO CINZIA	ASSESSORE
SORBATTI FRANCESCA	DIRIGENTE AREA SERVIZI TECNICI
MARGUCCIO EMANUELA	CONSIGLIERA P.D.

Alle ore 18.45 il Presidente della Commissione Filonzi Nicola, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.

**PRESIDENTE FILONZI NICOLA – JESIAMO:** Sono le 18.45. Dichiaro aperti i lavori della Terza Commissione. Sono pervenute le giustificazioni delle assenze del consigliere Animali, che viene sostenuto dalla consigliera Santarelli. Non ci sono i verbali, che porteremo in approvazione nella prossima Commissione. Abbiamo due pratiche, in attesa dell'assessore Napolitano per la prima pratica, io partirei dalla seconda pratica: "Costituzione di servitù di passaggio pedonale e carrabile su porzione residuale di area di proprietà comunale presso il Centro Ambiente a favore della società Jesiservizi S.r.l.". Spiega la pratica la dottoressa Sorbatti. Prego.

**SORBATTI FRANCESCA - DIRIGENTE AREA SERVIZI TECNICI:** La zona di Campus Boario è attualmente in locazione a Jesiservizi per l'attività della nostra società in house, sia per la parte relativa allo stoccaggio dei rifiuti, la frazione organica, ma si deve trasferire anche l'attività dello scuolabus. Nella ristrutturazione, perché si sta ristrutturando l'area, si è anche proceduto all'acquisizione dell'utilizzo dell'immobile, che attualmente noi abbiamo come area a servizi tecnici, come autorimessa dei mezzi, che invece saranno dati a destinazione alla società Jesiservizi per i propri mezzi, perché noi ci stiamo trasferendo tutti all'Acquaticcio, dove abbiamo già un altro magazzino; quindi stiamo facendo una riorganizzazione degli spazi, in maniera tale da lasciare a Jesiservizi la zona del Campus Boario, dove già sta attualmente e questo per avere più spazi e per potersi meglio gestire e noi ci andiamo tutti a concentrare nella zona dell'Acquaticcio, dove c'è il magazzino che stiamo già utilizzando; lì c'erano gli scuolabus di Jesiservizi, quindi praticamente facciamo uno scambio di funzioni in modo da non avere le funzioni separate in più localizzazioni. A questo punto, siccome si sta sistemando la questione, ci siamo resi conto che negli immobili in utilizzo alla società e che attualmente sono ancora di proprietà della STU, c'era una porzione di area di proprietà comunale, che deve essere utilizzata come attraversamento per poter entrare dentro il magazzino,

che è in uso a Jesiservizi, quindi fisicamente uno può passare, ma è solo per regolarizzare le posizioni; di fatto, è di proprietà comunale, istituivamo una servitù di passaggio a favore di Jesiservizi in maniera tale che possa legittimamente attraversare l'area per poter entrare nel suo magazzino, di fatto è questo; se voi vedete la planimetria, se volete farla girare, la piccola porzione di particella è in colore giallo, e naturalmente viene effettuata una servitù a titolo gratuito, perché è la nostra società, in quanto l'autorimessa è in procinto di compravendita tra la società e la STU. *(Intervento fuori microfono)* C'è un affitto, sì, è dato in comodato d'uso gratuito al Comune; *(Intervento fuori microfono)* no, sul terreno del Comune per entrare dentro al magazzino, che è in procinto di essere acquistato da Jesiservizi. *(Intervento fuori microfono)*. La STU è la proprietaria dell'autorimessa, è stato fatto un preliminare di vendita, come riportato nel documento istruttorio a favore di Jesiservizi, però per accedere al magazzino c'è una porzione di terreno, che è di proprietà dell'amministrazione comunale, al fine di regolarizzare questa possibilità di accesso, che di fatto c'è, però siccome la società *in house* è una società a tutto governo pubblico, ma è una società diversa dal Comune, regolarizziamo le posizioni.

PRESIDENTE FILONZI NICOLA – JESIAMO: Ci sono interventi in merito? Tutto chiaro, per cui la Commissione prende atto e approva. Passiamo alla seconda pratica all'ordine del giorno: "Programma triennale dei lavori pubblici 2018/2020. Elenco annuale lavori anno 2018. Modifica". Ho visto che l'assessore non c'è, la spiega ancora una volta la dottoressa Sorbatti. Prego.

SORBATTI FRANCESCA - DIRIGENTE AREA SERVIZI TECNICI: Dobbiamo addivenire a una modifica del punto relativo alle piste ciclabili, che era già inserito nel Programma delle opere pubbliche, che è stato approvato in Consiglio comunale a dicembre, come allegato al bilancio. Nel Programma delle opere pubbliche erano previste, per l'annualità 2018 un intervento per piste ciclabili di 120 mila euro di costo di lavori; questo programma era stato approvato nello studio di fattibilità, che riguardava il concetto di spostamento verso le sedi di lavoro e quindi il progetto che è stato inserito e approvato aveva uno studio di fattibilità relativo alla zona sud, dal centro verso la Zipa. Nel frattempo, noi avevamo partecipato, sempre per la ricerca di finanziamenti, a un bando sempre legato alla mobilità sostenibile, un bando che prevedeva lo spostamento relativo casa-scuola e quindi era legato e volto soprattutto ad un progetto educativo nei confronti dei ragazzi e dei genitori dei ragazzi, che quindi da casa accompagnano i figli a scuola. In questo progetto non c'era solamente il Comune di Jesi, ma di fatto veniva coinvolta tutta la Vallesina, compresa Falconara, Agugliano e i Comuni della Vallesina, con un grosso bacino di utenza, dove il concetto principale è proprio quello di un progetto sperimentale che abbia come finalità quello dell'educazione; ma, nel fare educazione e quindi nel cambiare la mentalità e nel cercare di far percepire fin da bambini che l'ambiente è un bene prezioso e va tutelato e conservato e per conservare e tutelare il bene ambiente bisogna anche modificare i propri comportamenti, questo progetto l'incentivazione dell'utilizzo non solo del Piedibus, che per esempio Jesi ha già, ma altri Comuni della Vallesina non hanno, nonché l'incentivo dell'uso della bicicletta per raggiungere la scuola, soprattutto per i più grandi oppure di fare anche dei percorsi con altri genitori ma con la bicicletta, e poi anche il *car pooling* per quelli che sono più grandi. Tutto questo è un progetto piuttosto interessante, che tra l'altro, come dicevamo, non prevede solamente la realizzazione di parti di piste ciclabili oppure di adeguamento di una serie di percorsi del Piedibus, ma prevede anche la formazione di *mobility manager* d'area e la formazione di *mobility manager* per ogni scuola, nonché tutta una serie di comunicazioni e di incentivazioni, quindi di creare, come dicevamo, mentalità nonché l'applicazione di una app e di alcuni software, che aiutano a fare questi spostamenti casa-scuola e anche di riuscire a mettere insieme domanda e offerta, nonché una serie di software, che fanno il monitoraggio di come attuando degli stili più corretti e più virtuosi di vita, possano diminuire quelle che sono le emissioni; quindi, penso che dal punto di vista educativo è un bel progetto, che coinvolge 19 scuole di Jesi e 36 scuole in tutta la Vallesina; se poi volete, posso darvi una copia del progetto. Noi avevamo approvato la partecipazione del Comune di Jesi a novembre 2016, però, di fatto, quando abbiamo inviato la domanda di finanziamento al Ministero un anno dopo, nel gennaio 2017, eravamo risultati fra quelli istruiti positivamente, ma non eravamo nella prima tranche dei finanziamenti; a novembre dell'anno scorso abbiamo avuto comunicazione che eravamo fra i finanziabili, ma per essere finanziabili dovevamo inviare il POD, ovvero un approfondimento, perché in un primo momento si invia una scheda con alcune caratteristiche, ma poi, fatta l'istruttoria, se si ritiene ammissibile il progetto, deve essere inviato il Piano Operativo di Azione e di Dettaglio al Ministero dell'Ambiente, che è stato inviato a dicembre; solamente con il decreto del 26

febbraio, ci è arrivata la nota di trasmissione, l'approvazione di questo progetto, l'ammissione di finanziamento e la possibilità di avere già erogato una parte del contributo, perché è un progetto co-finanziato, che si finanzia per una parte con opere, per cui l'amministrazione deve mettere il co-finanziamento per le opere, una porzione di quasi 280 mila euro è finanziata dal Ministero, per la nostra parte, è un progetto grosso, perché di fatto è un progetto complessivamente, per tutti i Comuni dell'area, di 1.695.224,79 euro; per quello che riguarda il Comune di Jesi, il progetto è di 408 mila euro, di cui 133 mila euro in pista ciclabile, altre varie opere, il finanziamento che il personale, perché è anche il personale che può essere a co-finanziamento, c'è una quota di lavoro del personale e quindi c'è il contributo del Ministero di 209.898 euro dato al Comune di Jesi, poi qui c'è tutta una scheda con tutte le varie richieste per ogni singolo Comune e la quota di finanziamento data a ogni singolo Comune, perché vi partecipa Falconara, Chiaravalle, Maiolati, Agugliano, Monsano, Polverigi e poi c'è anche l'ATI, che è parte del privato, che è quello che poi fornirà i software e le app. Dicevamo che solamente a febbraio, avendo avuto la certezza del finanziamento, si è deciso di modificare il Piano delle opere pubbliche, perché lo Studio di fattibilità non riguarda più la pista a sud, ma viene inserita invece la pista ciclabile vicino al Palatricoli, che passa su via Martin Luther King, quindi praticamente collega la zona delle scuole, la "Rodari", la "Capannini", il liceo scientifico, lo "Sbriscia", il "Collodi" e quindi si ricollega alle piste che qui non sono segnate, ma sono esistenti, che praticamente fanno un anello e passano per via Campolungo e arriva fino a Monte Tabor, poi riparte via per il corso, Giardini Cavallotti, via Grecia e poi riprende l'altra porzione, che era già nel Biciplan e che abbiamo già realizzato; in più, voi vedete nella leggenda che ci sono le scuole, che attuano il Piedibus, poi percorsi Piedibus che devono essere riqualificati, la nuova pista ciclabile e il parcheggio scambiatore, perché, tra l'altro, questo era già nel progetto originariamente approvato, si è deciso di realizzare un percorso tra via Paladini e la zona di via Martin Luther King proprio per poter rendere più sicura, senza avere le auto posteggiate, via Martin Luther King, che è quella delle scuole, realizzare la pista ciclabile in corsia propria e avere un bacino ulteriore di parcheggio anche per le zone che la mattina sono un po' congestionate, perché si accompagnano i figli a scuola, quindi in questo progetto educativo, i genitori dovranno sapere che non possono andare a parcheggiare sopra le scale della scuola per lasciare il figlio, ma devono parcheggiare nel parcheggio apposito scambiatore che gli è stato destinato e accompagnare a piedi i ragazzi oppure di accompagnarli con il Piedibus o con il *car pooling* e via dicendo, perché proprio il *mobility manager*, che è e sarà in ognuna di queste scuole, deve fare questo lavoro di riuscire a far cambiare mentalità; noi siamo il Comune capofila e il *mobility manager*, che scusa per non essere presente stasera, che sarà formato dalla società che è con noi nella costruzione di questo progetto, poi sarà il referente, il famoso *mobility* d'area e quindi che coordinerà tutte le azioni nel campo della mobilità sostenibile, naturalmente legato a questo progetto, ma sono risorse che ci vengono formate in ogni Comune e risorse che vengono in ogni singola scuola, quindi dovrebbe essere quell'elemento che aiuta il cambiamento; infatti, il *mobility manager* in ogni singola scuola deve procedere a mettere in contatto domanda e offerta e soprattutto dovrà cercare, tramite comunicazioni, questionari e via dicendo il cambiamento di mentalità. Per questo motivo, ci siamo trovati costretti a fare la modifica delle opere pubbliche adesso, altrimenti l'avremmo fatta nel Consiglio precedente, perché solo a fine febbraio abbiamo ricevuto la comunicazione ufficiale del finanziamento, e prima, non avendo la certezza, non potevamo andare a modificare il Programma. (*Intervento fuori microfono*). Ancora qui noi siamo a livello di fattibilità, è vicino al "Rodari", è un'area già destinata a residenziale e poi dovrà essere fatto il progetto definitivo; il progetto che è stato mandato al Ministero è un progetto con questo tipo di dettaglio, perché questo necessitava e va bene anche come indicazione dei costi, perché noi abbiamo la scheda di fattibilità da inserire nel Programma delle opere pubbliche, c'è la fattibilità tecnico-economica.

PRESIDENTE FILONZI NICOLA – JESIAMO: C'è il consigliere Binci, che ha una domanda.

BINCI ANDREA – PARTITO DEMOCRATICO: Grazie, Presidente. Una domanda all'architetto Sorbatti, ovvero per quanto riguarda quello che era previsto dal Piano delle opere pubbliche a fine anno, cioè la pista ciclabile dal Granita fino alla CNH, quella innanzitutto che fine fa? Questa è la prima domanda. La seconda era la seguente, ovvero dei 340 mila euro, che è praticamente l'importo di tutta l'opera delle piste ciclabili, sono costi relativi a opere pubbliche oppure ci sono altri costi, per esempio prima si parlava del *mobility manager*? Poi, come si rapporta questo Piano Operativo di Dettaglio POD con la nuova realizzazione del Piano urbano della mobilità sostenibile, perché penso che le cose debbano un po' andare a braccetto.

SORBATTI FRANCESCA - DIRIGENTE AREA SERVIZI TECNICI: Questo noi lo abbiamo presentato, come avete visto, fra il bando che è stato del 2016, è stato un processo già avviato; naturalmente, siccome è stato finanziato, chi verrà successivamente non può che prenderne atto, noi abbiamo dato tutti gli atti di programmazione alla società, sta lavorando adesso, quindi prenderà atto anche di questo; d'altronde è un'incentivazione del Piedibus e anche nel Piano della mobilità sostenibile il Piedibus è una delle azioni, che c'è ed è stata sempre indicata anche nelle bozze dell'altra che aveva fatto la società; allo stesso modo, il Piano delle piste ciclabili, o Biciplan, come veniva chiamato, questa c'era, quindi è coerente con il Biciplan e il Biciplan è stato dato alla società per verificarlo, acquisirlo e fare le eventuali integrazioni e modifiche, quindi non è un lavoro a perdere, anzi; poi, per quanto riguarda l'altra pista, non è stata sicuramente dimenticata, perché mi pare che anche nella delibera si dice che verrà posticipata all'anno successivo, però se nel frattempo riuscissimo a trovare altri finanziamenti, siccome noi stiamo cercando di lavorare nelle ricerca continua di finanziamenti, anche adesso abbiamo presentato un progetto alla Regione per altre questioni di finanziamento, poi, siccome le piste ciclabili ricadono nel concetto di impianti sportivi e ci sono i bandi con la possibilità di avere anche mutui del Credito sportivo, può darsi che avremo altre possibilità, mi dispiace che non ci sia l'assessore di riferimento, però una delle cose che l'assessore alla mobilità ci ha tenuto a rimarcare agli uffici, infatti è stato messo anche in delibera, è che viene posticipata, ma in caso di avere dei finanziamenti prima si rimodifica il Piano delle opere pubbliche e si inserisce nell'annualità, perché quello è proprio un programma che ha il suo senso. Per quanto riguarda i costi del progetto generale, di cui parlavamo prima (*Intervento fuori microfono*) infatti, perché ci son azioni, c'è la pista ciclabile, il percorso dal parcheggio scambiatore e poi tutta una serie di attività, perché sono due le azioni, azione A e azione B, l'azione B è la pista ciclabile, l'azione A è l'adeguamento dei percorsi del Piedibus, quindi ci sono tutta una serie di piccoli interventi, come messa in sicurezza dei paletti, sistemazione di alcuni attraversamenti, segnali luminosi per l'ingresso e l'uscita dei ragazzini, ma ce ne sono anche altri, se volete vi faccio il dettaglio; allora, l'intervento, che è l'intervento 1, "infrastrutturale del territorio, spostamento, progetti, adeguamenti e messa in sicurezza dei percorsi Piedibus", noi abbiamo miglioramento e adeguamento dei percorsi Piedibus, che coinvolge circa 250 alunni; "azione di manutenzione, rifacimento di parti di marciapiedi compresi, in alcuni casi, l'ampliamento degli stessi; messa in sicurezza di attraversamenti pedonali con segnaletica luminosa; posa in opera di archetti para-pedoni nei passaggi ritenuti pericolosi e realizzazioni di percorsi con finiture in depolverizzato nei tratti non pavimentati delle aree verde; rinnovo e manutenzione della segnaletica orizzontale". Per esempio, per la scuola "Federico Conti" è previsto un computo complessivamente di 39.884 euro, perché se noi andiamo a fare attraversamento semaforizzato, criticità del tratto e via dicendo, messa in opera e via dicendo, facendo le varie somme, effettivamente gli interventi ci sono, parte li realizzeremo magari anche in economica, dove è possibile, altri sono delle forniture che hanno dei costi; per la scuola "Collodi" e "Capannini", invece, il costo complessivo è di ben 75 mila euro, perché, per esempio, dobbiamo realizzare il collegamento tra via Amici e via Martin Luther King nell'area verde e già quello costa 2.475 euro; poi, abbiamo sistemazione marciapiede, 28 mila euro; l'attraversamento è già semaforizzato, ma ci vuole l'allargamento del marciapiede; fornitura e posa in opera di cartello segnalatore di attraversamento di tipo *pedon smart* al costo di complessivo di 4.395 euro più iva, insomma, alla fine si tratta di interventi, ognuno dei quali ha il proprio costo; per la scuola "Monte Tabor", 20 mila euro, sempre per il percorso Piedibus; per la scuola "Mazzini", 11 mila euro; per la scuola "Mestica", 11 mila euro e poi c'è la pista ciclabile, come dicevamo, per cui l'Azione 1, che riguarda i lavori edili, ammonta a 122.255 euro, poi ci sono le spese a disposizione, mentre per l'Azione 2 sono 122 mila euro, per un totale complessivo di 314 mila euro, poi c'è l'acquisto del software, insomma, ci sono vari costi, per esempio, questi sono segnali, che essendo luminosi hanno un costo diverso rispetto a un semplice segnale; naturalmente, questi sono tutti costi che poi verranno messi a gara e si faranno le gare, per cui magari è possibile che ci siano dei ribassi, ma questi sono i costi da prezzario regionale, anche perché il Ministero chiede quelli. Per i vari Comuni, qualcuno di voi magari li ha già fotografati per avere la documentazione, ma se è necessario facciamo una fotocopia, è arrivato anche l'assessore, ad ogni modo complessivamente, per esempio, il Comune di Falconara ha 134.216 euro di lavori vari, compreso l'app, il costo del personale e tutto il resto e il contributo del Ministero è di 55 mila euro; Chiaravalle ha lavori per 395 mila euro e il contributo del Ministero è di 210 mila euro; Maiolati Spontini, lavori per 10 mila euro e 47 mila euro di contributo; Agugliano, 103 mila euro di lavori e 47 mila euro di contributo; Monsano, 233 mila euro di

lavori, 121 mila euro di contributo; Polverigi partecipa al progetto comunicativo, ma in realtà non fa opere, non fa niente, per cui non riceve contributo. Assessore, le lascio il microfono.

ASSESSORE NAPOLITANO CINZIA: Non so cosa avete detto fino adesso.

PRESIDENTE FILONZI NICOLA – JESIAMO: Fino adesso abbiamo spiegato il progetto e la variazione che dobbiamo apportare al bilancio; c'è stata una domanda del consigliere Binci sui costi e sulla non realizzazione temporanea del percorso che portava alla Zipa, che rimanderemo o anticiperemo in caso di nuovi finanziamenti. Questo abbiamo detto. Altre domande o osservazioni?

ASSESSORE NAPOLITANO CINZIA: Una cosa oggi l'hanno detta, ovvero che loro puntano tantissimo sulla questione del *mobility manager*, nel senso che da adesso in poi questi *mobility manager* dovranno essere un po' ovunque, tutte le amministrazioni dovranno dotarsene, quindi per quello hanno dato parecchi punti a chi, nel progetto, aveva previsto questa figura, perché è essenziale, addirittura per le scuole, e in questo progetto, noi prevediamo anche di individuare una figura che sia il *mobility manager* scolastico, perché naturalmente sarà quello che poi deve comunicare con l'amministrazione per portare avanti tutto il discorso; questo lo hanno detto, per cui stiamo facendo comunque una cosa molto utile in questa situazione.

SORBATTI FRANCESCA - DIRIGENTE AREA SERVIZI TECNICI: È anche un progetto educativo, i lavori sono accessori rispetto al senso del progetto, che è un progetto di educazione.

PRESIDENTE FILONZI NICOLA – JESIAMO: Marguccio. Prego.

MARGUCCIO EMANUELA – PARTITO DEMOCRATICO: Volevo sapere se la figura scolastica ricade nel progetto anche a livello economico o ricade sulle scuole. (*Intervento fuori microfono*). Ricade nel progetto. Benissimo, grazie.

PRESIDENTE FILONZI NICOLA – JESIAMO: C'è una domanda da parte della consigliera Santarelli. Prego.

SANTARELLI AGNESE – JESI IN COMUNE-LABORATORIO SINISTRA: Grazie. La domanda era questa, più o meno mi ha anticipato la collega, nel senso che questo *mobility manager* è un soggetto che già esiste? (*Intervento fuori microfono*). Però, non è una figura esterna, è una figura interna. (*Intervento fuori microfono*). La domanda era se è già nell'organico del Comune, quindi se non è un'operazione esterna e quali sono eventualmente i costi e a carico di chi.

ASSESSORE NAPOLITANO CINZIA: In effetti, noi abbiamo inserito una quota, come vedete, dello stipendio di questo dipendente per le ore che farà il *mobility manager*, quindi diciamo che abbiamo previsto, per esempio, una settimana al mese, un tot di ore all'anno, e vedete che per Jesi è 20 mila euro, che sono le ore dello stipendio di questo dipendente, dedicato a fare il *mobility manager*; questa sarebbe la nostra quota di co-finanziamento; dal Ministero, invece, noi prendiamo i soldi per fare la formazione, per farlo diventare un *mobility manager* a tutti gli effetti e quindi in questo caso noi non abbiamo costi, perché come costo interno, abbiamo messo lo stipendio di questo personale. Tre anni deve durare questa cosa, quindi per tre anni noi abbiamo previsto i costi dello stipendio come nostra quota e il Ministero finanzia la rimanente parte. (*Intervento fuori microfono*). Questa cosa è successa anche per il software per le scuole, perché, siccome l'ATI, che partecipa con noi come partner, che è questa società privata di ingegneria, di software, partecipa, quindi diciamo che prende un contributo come noi e la quota di co-finanziamento la mettono loro come società, per cui noi alla fine non abbiamo costi; quindi, anche questo è stato un vantaggio che ci ha fatto risparmiare un po'. (*Intervento fuori microfono*). C'è un costo totale, che è pari a 160 mila euro, è una tantum; su questo 160 mila euro ci sono i costi del personale di tutti i Comuni per tre anni, come quota di compartecipazione ha messo i costi del personale, quindi sono sempre in questi 160 mila euro, più ci sta la quota della formazione, che è qua da parte dell'ATI, che ci farà la formazione e che è pari a 20 mila euro e 40 mila euro è *car pooling mobility city*, che è quest'altro sistema di app, perché prendiamo anche l'app per il *car pooling*, per cui loro ci seguono anche per questo. (*Interventi fuori microfono*).

BINCI ANDREA - PARTITO DEMOCRATICO: Si diceva che 20 mila euro era lo stipendio del *mobility manager* in capo al Comune. Mi dia una spiegazione.

ASSESSORE NAPOLITANO CINZIA: Diciamo che noi abbiamo un dipendente, un architetto, un ingegnere in Comune, che percepisce uno stipendio annuo di tot soldi; il Ministero mette una quota, noi avremmo dovuto mettere il co-finanziamento, che era il 40 o il 50%; noi abbiamo pensato che questo 40% lo mettiamo come stipendio, come monte ore di stipendio di questo dipendente; noi comunque lo paghiamo, ma per tre mesi all'anno, lo paghiamo per fare il *mobility manager*, del suo stipendio, la quota di tre mesi è per fare il *mobility manager*, la formazione è un'altra cosa e la fa la società che ha partecipato con noi e quindi la società mette la propria quota di co-finanziamento più il finanziamento da parte del Ministero, naturalmente.

PRESIDENTE FILONZI NICOLA – JESIAMO: Lancioni. Prego.

LANCIONI CLAUDIA – MOVIMENTO 5 STELLE: Quello sì, però servirà all'inizio per capire le esigenze, per fare avviare il progetto, giusto? Formarlo sicuramente, però è importante all'inizio per quello che c'è scritto lì. (*Intervento fuori microfono*). È rivolto alla mobilità sostenibile, quindi è un settore.

ASSESSORE NAPOLITANO CINZIA: Sì, però, in generale, una volta che ce l'hai un *mobility manager*, si dovrà occupare di mobilità a 360 gradi, che noi intendiamo come mobilità delle persone, non mobilità delle auto, quindi in un Comune, noi dobbiamo curare, studiare, pianificare la mobilità delle persone, quindi non è la mobilità solo delle auto, è delle persone, per cui il *mobility manager* farà questo, tanto è vero che nelle grandi aziende adesso è obbligatorio il *mobility manager*, perché devono pianificare la mobilità dei dipendenti per cercare di creare meno impatti possibili; tipo, la CNH ce l'ha e noi abbiamo avuto diversi contatti con lui, abbiamo collaborato con il progetto degli autobus.

GREGORI SILVIA – LEGA NORD: Lavorerà tre mesi all'anno?

ASSESSORE NAPOLITANO: No, ho fatto un esempio. (*Intervento fuori microfono*). È perché noi dovevamo comunque coprire una quota di co-finanziamento e questa quota di co-finanziamento invece di metterla cash, la mettiamo come stipendio dei dipendenti. (*Intervento fuori microfono*).

PRESIDENTE FILONZI NICOLA – JESIAMO: Ci sono altri interventi? Credo di no, la spiegazione è stata esaustiva. La Commissione prende atto e approva. Sono le ore 19.25, dichiaro chiusi i lavori della III Commissione.

La seduta è tolta alle ore 19.25

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE 3  
Nicola Filonzi

LA SEGRETARIA VERBALIZZANTE  
Paola Cotica