



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE V - TERRITORIO E POLITICHE PER LO SVILUPPO
DELLE VALLATE
VERBALE DELLA COMMISSIONE NELLA SEDUTA DEL MERCOLEDÌ
14 OTTOBRE 2020**

La seduta si svolge in videoconferenza ai sensi dei Provvedimenti del Presidente del Consiglio Comunale n. 1 del 23 marzo 2020, n. 2 del 19 giugno 2020, n. 3 del 03 luglio 2020, n. 4 del 1° settembre 2020 e n. 5 del 23 settembre 2020.

Assume la presidenza il Consigliere Ottonello Vittorio
Svolge le funzioni di Segretario il signor Tallero Mauro
Verbale redatto dalla Ditta AEMME Produzioni s.n.c
Alle ore 14:30 sono presenti i Commissari:

Ariotti Fabio
Avvenente Mauro
Bernini Stefano
Brusoni Marta
Cassibba Carmelo
Costa Stefano
Crivello Giovanni Antonio
De Benedictis Francesco
Ferrero Simone
Fontana Lorella
Gambino Antonino
Giordano Stefano
Grillo Guido
Immordino Giuseppe
Lodi Cristina
Mascia Mario
Ottonello Vittorio
Pandolfo Alberto
Putti Paolo
Remuzzi Luca
Santi Ubaldo
Terrile Alessandro Luigi
Tini Maria
Vacalebri Valeriano
Villa Claudio



COMUNE DI GENOVA

Intervenuti dopo l'appello:

Bertorello Federico
Campanella Alberto
Ceraudo Fabio
Pirondini Luca
Rossetti Maria Rosa
Rossi Davide
Salemi Pietro

Assessori:

Campora Matteo

Sono presenti:

Beltrami (AMT) - Sivori (ATP) - Pugliese (CISL) - Fano (Faisa/Cisal) - Grifi (Cgil) - Firpo (Ugl) - Piccardo (Ugl) - Servetto (Uil) - Rimassa (Usb) - Guastavino (Adoc) - Salvetti (Sicet) - Garbarino (Città Metropolitana) Beltrami (AMT) - Sivori (Atp) - Ferrera (Direzione Segreteria Generale ed Organi Istituzionali)

Prospettive della società AMT S.p.A. e del trasporto pubblico locale in Comune di Genova alla luce del decremento dell'utenza conseguente all'emergenza sanitaria.

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

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Nel salutare l'Ufficio Commissioni la dottoressa Ferrera ci segue, comunico l'elenco degli assenti a questo momento. Amorfini, Anzalone, Baroni, Bertorello, Campanella, Ceraudo, Lauro, Pignone, Pirondini, Rossetti, Rossi, Salemi. Ringrazio e saluto l'Assessore Campora.

Do la lettura degli auditi che sono stati convocati e che ringrazio per la presenza. Quindi, per le organizzazioni sindacali, USB, ORSA, CGIL, CISL, UIL, FAISA-CISAL, UGL.

Poi le associazioni tutela dei consumatori ADICONSUM Liguria, ADOC, ((IVAS utenti)), Casa del Consumatore, CODACONS Liguria, FederConsumatori, Lega Consumatori, Sportello Consumatori.

Stefano Salvetti, management di AMT che saluto e ringrazio per la presenza; il dottor Stefano Pesci, Direttore generale AMT; il dottor Marco Beltrami, Amministratore unico AMT.



COMUNE DI GENOVA

Management di ATP, dottor Enzo Sivori, Presidente ATP esercizio; dottor Andrea Geminiani, ATP esercizio; Claudio Garbarino, Consigliere Città metropolitana di Genova.

Il Consigliere PIRONDINI Luca Movimento 5 Stelle di Genova

Presidente, Pirondini presente. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Buongiorno.

Il Consigliere CERAUDO Fabio Movimento 5 Stelle di Genova

Salve, Presidente, scusi, Ceraudo presente.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Bene, buongiorno a tutti.

Do, quindi, la parola all'Assessore Campora per introdurre il tema odierno. Prego, Assessore, a lei la parola.

L'Assessore CAMPORA Matteo Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Animali, Energia

Eccoci. Buongiorno a tutti.

In premessa dico già che do già la mia disponibilità per una Commissione ulteriore perché, visto il numero comunque importante anche degli auditi, e gli argomenti da trattare, presumo che non sarà possibile esaurire in questa Commissione tutti...

Questa, naturalmente, è una decisione poi del Presidente della Commissione, ma anticipavo già questa mia disponibilità appunto anche nel rispetto della Commissione e anche degli auditi.

So che era stata richiesta questa Commissione su un tema importante che riguarda gli effetti del periodo COVID sul trasporto pubblico locale. In particolar modo, oggi parliamo, leggendo l'argomento all'Ordine del giorno, degli aspetti relativi agli effetti economici e finanziari sulla nostra azienda.

Sappiamo che gli effetti sono stati particolarmente negativi non soltanto sulla nostra azienda, ma su tutte le aziende nazionali.

E questo, naturalmente, ha fatto sì che, nel corso di questi mesi, abbiamo avuto come Comune di Genova un'interlocuzione continua con il Presidente Beltrami e con il Direttore, insieme al collega Picciocchi e, naturalmente, insieme agli altri soci – perché ricordiamo che in AMT abbiamo anche altri soci – per tenere sotto controllo la situazione e, quindi, garantire la liquidità opportuna e individuare



COMUNE DI GENOVA

quelle che potranno essere le azioni che il Comune dovrà intraprendere per sostenere la nostra azienda.

Gli effetti sono stati sicuramente negativi dovuti al decremento, dovuti al fatto che, come sappiamo, come sapete, grossomodo il 35% del bilancio è dato dalla bigliettazione e, quindi, venendo meno comunque il numero di passeggeri e permanendo i costi, gli effetti potrete immaginare quelli che sono stati e sono già quelli che in qualche maniera conoscete e di cui abbiamo già parlato in altre occasioni.

In questo momento, diciamo da una parte che, senza entrare nello specifico in quanto poi vi entrerà il Presidente, ingegner Marco Beltrami, il primo punto è che il Comune sosterrà l'azienda. La sosterrà anche con le dovute risorse per evitare che l'azienda possa andare in difficoltà, rappresentando un'azienda importante per la città, un servizio primario.

È evidente che si attendono – e spero che presto possano arrivare denari da parte del Governo che, naturalmente, si trova ad affrontare una situazione del tutto nuova, è una situazione assolutamente eccezionale.

Per cui, ad oggi, a parte quei circa 5/6 milioni che sono arrivati che serviranno per compensare e risarcire gli abbonati che non hanno potuto usufruire dell'abbonamento nel periodo della chiusura, esiste poi questo stanziamento di 400 milioni che potrebbe portare a Genova – poi magari il Presidente puntualizzerà – una cifra intorno a 4-5 milioni.

Però, possiamo dire che oggi, anche questi 4-5 milioni... arrivassero e speriamo che arrivino presto, comunque non sarebbero sufficienti a compensare le perdite dell'azienda.

Questo è un po' il quadro della situazione... una situazione debitoria che poi andrà a spiegarvi meglio l'ingegner Beltrami, ma che comunque balla tra i 12 e i 15 milioni di euro.

E, quindi, è giusto oggi spiegare innanzitutto in maniera trasparente, raccontare quella che è la situazione che poi molti degli auditi conoscono, e, nello stesso tempo, richiedere al più presto da parte del Governo un maggiore sostegno concreto al trasporto pubblico locale.

Poi noi come Comune faremo la nostra parte e, quindi, garantiremo sempre, aiuteremo sempre la nostra partecipata perché aiutando la nostra partecipata andiamo a aiutare i cittadini e garantiamo il servizio, però la situazione trasporto pubblico locale è una situazione estremamente complessa.

Poi ci sono tutti gli altri aspetti che non sono proprio collegati all'Ordine del giorno di oggi, che, eventualmente, diamo già la disponibilità ad affrontare nella puntata numero due che potremmo organizzare nelle prossime settimane, che riguarda la gestione, che riguarda il tema della capienza.

Ma in questo momento mi concentro, mi sono concentrato, nel breve intervento, sul tema finanziario.

Quindi, io mi fermo qui perché non voglio sottrarre tempo agli auditi. Valuti lei, Presidente, abbiamo il Presidente Beltrami che può entrare più nello specifico e dare qualche numero in più.



COMUNE DI GENOVA

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Certamente. Grazie, Assessore.

La parola, quindi, al dottor Marco Beltrami, Amministratore unico AMT. Prego, dottor Beltrami.

Il Rapp. A.U. AMT BELTRAMI

Grazie. Buongiorno, allora, e grazie a tutti quanti.

Proverò a introdurre l'argomento anche se l'argomento è complesso, quindi mi riservo di dare una prima panoramica e poi, eventualmente, di approfondire.

Allora, riprendo un attimo alcuni contenuti trattati già dall'Assessore Campora.

Allora, AMT è, nel mondo del trasporto pubblico, considerata un'azienda virtuosa perché ricava dai ricavi commerciali circa il 35% dei propri ((costi)).

Allora, come potrete capire, quindi, il lockdown e alcune dinamiche sui passeggeri che si sono venute a creare hanno impattato decisamente il fronte dei ricavi.

Per darvi un'idea, la nostra previsione in questo momento di chiusura a fine anno è di avere un calo, rispetto al nostro budget, di oltre 20 milioni per quanto riguarda i ricavi commerciali.

Mi fermo un attimo su questo per fare qualche approfondimento e darvi qualche informazione.

Al di là del periodo del lockdown dove c'è stato un generale – evidentemente – blocco della città e un calo forte degli spostamenti (anche se io ricordo sempre che i nostri mezzi hanno girato anche nel periodo più forte del lockdown), anche adesso che noi stiamo parlando in questo momento di affollamento sui mezzi, i ricavi commerciali sono circa il 20, il 25% rispetto all'anno scorso.

Dai nostri dati, infatti, sui mezzi in questo momento, rispetto all'analogo periodo del 2019, ci sono circa il 20-25% in meno dei passeggeri e questo si riflette sui ricavi commerciali.

Quindi, noi abbiamo fatto un... che prevede questo calo, questo circa 20% in meno che fa sì che, a fine anno, i ricavi commerciali per noi siano circa 20,6 milioni in meno rispetto al budget.

In aggiunta a questo, abbiamo ulteriori cali di ricavi da corsie gialle, da pubblicità, perché anche la pubblicità ha avuto un calo.

Netto, abbiamo circa 23 milioni e qualcosa di ricavi attesi in meno qui a fine anno. Questo per dare il quadro dal fronte dei ricavi.

Vediamo un attimo sul fronte dei costi. Evidentemente abbiamo fatto tutta una serie di azioni che ((hanno)) previsto. Evidentemente, nel periodo di lockdown la cassa integrazione ha dato un contributo significativo; nel periodo di lockdown anche i chilometri erano meno e, quindi, ci sono stati conseguenti risparmi sia sul versante del gasolio, sia sul versante dei ricambi.



COMUNE DI GENOVA

Però tutto questo, voglio dire, non arriva minimamente – parliamo di circa 6 milioni come risparmi complessivi o poco più, a fronte oltretutto di ulteriori costi che stiamo sopportando per la sanificazione.

Per darvi un'idea, il processo di sanificazione che AMT porta avanti in logica industrializzata costa circa 120-130.000 euro al mese; quindi, prevediamo di arrivare a fine anno per la sanificazione con spese per circa 1.100.000-1.200.000. Il risultato di questi aspetti economici e... che stiamo facendo, che è di stare con il servizio al cento per cento – perché, vi dicevo, da metà settembre AMT è tornata a un servizio pari al cento per cento della sua capacità e in linea con quello erogato l'anno scorso – fa sì che la previsione di chiusura a fine anno, come anticipava l'Assessore Campora, sia circa di meno 12,2 milioni.

Questa previsione sconta già, nel senso che tiene già conto dei decreti, sia quello "Rilancio" di aprile che stanziava, per chi ricorda, 500 milioni da ripartire fra le aziende del trasporto pubblico, sia del decreto di agosto che stanziava 400 milioni sempre da ripartire tra le aziende del trasporto.

Quindi, questo risultato di 12,2 tiene già conto delle ipotesi delle quote che dovremmo avere da questi due decreti.

Per correttezza, devo dire che rispetto al decreto "Rilancio", che era il primo, dei 500 milioni ne sono già stati ripartiti 412...

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Prego chiudere l'audio. Chi non è collegato è pregato di tenere chiuso l'audio.
Grazie.

Prego, dottor Beltrami, a lei.

Il Rapp. A.U. AMT BELTRAMI

Beltrami (A.U. AMT)

Grazie. Vi dicevo, del decreto "Rilancio", del quale sono già stati stanziati 412 milioni, abbiamo ricevuto 6 milioni (ricevuti in questi giorni); il decreto di agosto, invece, che riguardava gli altri 400 milioni, li abbiamo considerati nel budget ma non sappiamo ancora quando potranno essere resi disponibili.

Quindi, in sintesi, abbiamo un calo dei ricavi molto forte, anche perché, ribadisco, il traffico dei passeggeri non è tornato ancora ai livelli pre-COVID, siamo circa dal 20 al 25% meno. E, quindi, la previsione di chiusura a fine anno è di chiudere con un passivo di circa meno 12 milioni.

Questo per dare un primo quadro e poi, evidentemente, a disposizione per ulteriori approfondimenti. Ma non vorrei, però, rubare ulteriore tempo, mi sembravano queste le informazioni più significative.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, dottor Beltrami.



COMUNE DI GENOVA

Adesso chiedo se c'è il dottor Sivori, management ATP, Presidente...

Il Consigliere BERTORELLO Federico Lega Salvini Premier

Bertorello presente, mi scusi, buon pomeriggio, abbia pazienza.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Bertorello, buongiorno.

Il Consigliere BERTORELLO Federico Lega Salvini Premier

Grazie, buon pomeriggio.

Il Presidente ATP SIVORI Enzo

Sì, sì, ci sono io.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Dottor Sivori, prego.

Il Presidente ATP SIVORI Enzo

Beh, ATP ricalca un pochino, anche se in maniera leggermente diversa, l'andamento che veniva espresso per AMT, nel senso che noi abbiamo presentato ai nostri soci uno ((stop)) al 31 luglio di quest'anno che faceva emergere una perdita di 2.824.000 euro e una previsione di chiusura a fine anno di circa 3 milioni e mezzo di euro.

Da noi i ricavi stanno subendo un calo più importante per il fatto che era molto elevata la componente turistica, noi una massa importante dei nostri ricavi da tariffa la otteniamo nei periodi di vacanza per l'arrivo degli stranieri.

Quindi, stiamo subendo una perdita mensile, lasciando perdere i primi mesi in cui abbiamo proprio praticamente azzerato i ricavi da tariffa, che si attesta intorno al 50%.

E stiamo riscontrando che la stessa perdita percentuale la sta avendo anche, ad esempio, l'azienda di La Spezia, che ha grossomodo lo stesso impianto di ricavi perché anche loro lavorano molto nelle Cinque Terre con ricavi turisti.

Questi due che vi ho detto sono...

Il Consigliere ROSSI Davide Lega Salvini Premier

...Rossi, presente.



COMUNE DI GENOVA

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Buongiorno.
Prego, dottor Sivori, continui.

Il Presidente ATP SIVORI Enzo

Ovviamente, questi due risultati sono il risultato di una perdita di ricavi importante che a fine anno si attesterà a meno 4 milioni (oltre meno 4 milioni), perché, oltre alla perdita di ricavi da tariffa, vi sarà anche la perdita di ricavi da servizi diversificati.

Abbiamo delle componenti positive che, come diceva prima l'Amministratore unico, il dottor Beltrami, sono ovviamente i risparmi in termini di materiale di consumo, di carburante e, ovviamente, il fatto che anche noi abbiamo fatto ricorso durante il periodo di lockdown, grazie alle intese con le organizzazioni sindacali, al fondo di solidarietà. E, quindi, abbiamo recuperato una parte anche se minima delle risorse destinati agli stipendi ai dipendenti.

Quindi, chiuderemo a meno 3 milioni e mezzo.

Noi siamo attualmente molto in difficoltà nelle punte a trasportare gli studenti, soprattutto in quelle linee che non sono a frequenza e, quindi, quelle linee che trasportano gli studenti dai paesi più reconditi del nostro entroterra sino ai luoghi di attrazione – quindi Chiavari, Genova.

E, ovviamente, questo sta provocando un ulteriore dispendio di energie perché dobbiamo raddoppiare e triplicare i servizi.

Le risorse che stanno arrivando dal Governo, le prime dei 500 milioni a cui si accennava, sono state per ATP pari a 916.000 euro, ma i due terzi verranno redistribuiti verso gli utenti per rimborsare il mancato utilizzo nel periodo di lockdown degli abbonamenti.

E adesso arriveranno i 400 milioni che, però, se i nostri ricavi da tariffa a fine anno diminuiranno di tre milioni e mezzo, dai 500 milioni ne sono arrivati 300.000, dai 400 milioni ne arriveranno circa 750-800.000 che saranno totalmente insufficienti a ristorare la nostra azienda delle perdite subite a causa della crisi pandemica che è ancora in atto purtroppo.

E, quindi, è utile che il Governo e che tutte le forze politiche contribuiscano a sollecitare il Governo per intervenire a favore delle aziende di trasporto pubblico locale, perché la nostra situazione è espandibile a tutte le aziende italiane.

Tutte le aziende di trasporto pubblico locale sono tecnicamente fallite ad oggi. Non è possibile fallire perché sono stati sospesi dai decreti gli articoli relativi a tutte le procedure, però, siccome il futuro non si preannuncia roseo, soprattutto per nostra, per le aziende extra urbane e per le aziende che facevano affidamento sul trasporto dei turisti – perché il turismo avrà difficoltà internazionale a ritornare rapidamente, no?

E, quindi, prevediamo che la nostra perdita di ricavi si mantenga anche lungo gran parte del 2021 e perciò, insomma, occorre un po' di attività di sollecitazione che



COMUNE DI GENOVA

venga fatta verso gli enti preposti a ristorare appunto queste perdite che non sono assolutamente dovute alla gestione ma alla crisi pandemica che abbiamo vissuto e stiamo vivendo.

È ovvio che anche il fatto del distanziamento che stiamo affrontando con tantissime difficoltà, ci porta a diseconomie di costi, ci porta ad una espansione dei costi non soltanto di trazione, ma anche di personale, perché dobbiamo moltiplicare i nostri servizi.

E anche questo speriamo che venga compreso e speriamo di poter ((attingere)) a delle risorse stanziare appunto per questi servizi aggiuntivi.

Finisco e poi resto a disposizione, ovviamente le risorse sino ad oggi stanziare e disponibili sono largamente insufficienti.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, dottor Sivori.

C'è una mozione d'ordine del Consigliere Crivello. Prego, Consigliere crivello a lei la parola.

Il Consigliere CRIVELLO Giovanni Lista Crivello

... Presidente.

Ma è un interrogativo che pongo a me stesso, a lei, all'Assessore, al management, ma anche naturalmente agli amici del sindacato.

Cioè, nel senso che l'Ordine del giorno è, evidentemente, quello che è stato più volte ricordato e bene così. Mi domandavo, in virtù anche mi pare che adesso il rappresentante, il dottor Sivori, di ATP lo riprendesse, cioè nel senso che negli allegati del DPCM veniva confermata la capienza.

Il tema di come affrontiamo le prossime ore... avremmo già dovuto affrontarle, in riferimento a un'emergenza che si prevedono dei chiari di luna che non sono tanto rassicuranti, nuove misure per il bus e il metro si prevede che il Governo potrebbe ancora intervenire prima della scadenza del...

Io trovo un collegamento stretto tra le questioni economiche e, naturalmente, il tema di come affrontiamo nei prossimi minuti il tema della sicurezza, per i lavoratori naturalmente di AMT, di ATP, ma soprattutto anche per i cittadini.

Tra l'altro, è una questione che abbiamo affrontato anche in più circostanze. Io trovo un collegamento stretto.

Apprezzo il fatto che l'Assessore Campora abbia già dato la disponibilità. Ecco, io ci ragionerei un attimo sul collegamento tra le due questioni quando lo affrontiamo rispetto alle prospettive di AMT e ATP.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Bene. Certo, comunque adesso vediamo appunto con i prossimi interventi. Comunque ho recepito la sua mozione.



COMUNE DI GENOVA

Quindi, io adesso darei la parola al Consigliere della Città metropolitana Claudio Garbarino, se ci può dire qualcosa in merito, prima di procedere ai sindacati e poi alle associazioni di tutela dei consumatori.

Il dottor Claudio Garbarino è presente? È collegato?

Allora passiamo – cioè, bene, mi piace, se si ricollega successivamente gli daremo senz'altro la parola.

Quindi, cominciamo con i sindacati, le organizzazioni sindacali.

Chi vuole prendere la parola? Bene, Santo Pugliese. Dottor Pugliese, a lei la parola. CISL, prego.

Il Rapp. CISL PUGLIESE Santo

Mi sentite, sì?

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Sì, benissimo.

Il Rapp. CISL PUGLIESE Santo

Okay, grazie. Intanto buongiorno a tutti e grazie per l'invito per fare un po' il punto della situazione.

Una situazione, come sappiamo tutti, abbastanza tragica. Non solo complicata, ma direi tragica visto anche un po' le notizie che ogni giorno i media ci danno rispetto a questa pandemia.

Comunque per tornare un attimino un po' sul tema, io ho ascoltato attentamente, sono dinamiche che come sindacato e come segreteria conosco molto bene sulle risorse.

Io faccio notare anche che le risorse ai primi di marzo già si parlava di una cifra che doveva oscillare intorno al miliardo e 700 milioni a livello nazionale; a oggi, è stata stanziata una prima parte di 500, una seconda speriamo a breve di 400, però all'appello, alla fine della favola, manca più o meno la metà dei soldi.

Quei soldi lì, come diceva qualcheduno che mi ha preceduto, è ovvio che noi stiamo lavorando anche un po' sulla tutela, sulla sanificazione dei mezzi, dei posti di lavoro, perché dobbiamo tutelare i cittadini e dobbiamo tutelare anche i nostri lavoratori.

E, quindi, mi risulta che tutte le aziende stanno e stiamo collaborando anche noi, per quello che ci è possibile, di uscire da questa situazione. La situazione è complicata.

È ovvio che c'è un pacco di risorse in più da mettere, e, come affermava anche il dottor Beltrami, circa 130-140.000 euro al mese più le altre aziende dalla Liguria sono più o meno la metà, è una cifra che non ci possiamo permettere.

Se qualcheduno – e io mi riferisco ovviamente a livello nazionale, l'invito un po' tutta la politica di qualunque colore essa sia, che adesso dobbiamo fare fronte



COMUNE DI GENOVA

comune e cercare di recuperare le risorse un po' per tutto il settore perché è un settore che è destinato altrimenti veramente ad andare al fallimento.

Quindi, questa qui è la prima base un po' da ragionamento che dobbiamo fare, perché purtroppo senza risorse è un problema.

Poi ci si è anche ha lavorato un po' sulla capienza, perché oggi noi eroghiamo anche un servizio al cento per cento, ma, in realtà, la capienza dei passeggeri e dei trasportati è circa l'80%.

Sui ricavi vi hanno già aggiornato sia AMT, sia ATP, quindi purtroppo è vera un po' quella situazione lì che è molto complicata. Addirittura noi notiamo che sul genovesato ci sono dei mezzi privati sempre un po' più in aumento.

Questo vuol dire due cose. La prima cosa che le persone hanno anche paura a salire sui mezzi, nonostante facciamo la sanificazione tre, quattro volte al giorno e anche di notte per tutelare un po' tutti. E, ovviamente, questa roba qua non ci consente di incrementare delle risorse.

Il dato è che oggi abbiamo un leggero aumento di risorse per quanto riguarda la vendita dei biglietti singoli ma non gli abbonamenti, perché l'abbonamento c'è anche paura molto probabilmente che non si sa come va a finire, magari tra un mese... incrociamo le dita e facciamo gli scongiuri, ma potrebbe esserci un'ulteriore chiusura come è già stato fatto questa primavera.

E, quindi, anche lì è un dato a livello economico pochettino che ci manca un po' a tutti quanti.

Sugli argomenti di sanificazione ne abbiamo affrontati, abbiamo fatto un po' quello che era possibile, tutto quello che ci descrivono anche un po' i DPCM. Io seguo un po' tutte le aziende della Liguria ma ritengo che siamo in perfetta linea, stiamo gestendo anche dei casi magari anche di COVID azienda per azienda per la tutela un po' di tutti quanti, dei lavoratori ma anche dei loro familiari e degli utenti stessi.

Quindi, è ovvio che è una cosa che viene monitorata costantemente, perché non è che possiamo lasciarla a se stessa.

La cosa principale, a mio modo di vedere, è la parte delle risorse. Io poi mi veniva anche in mente un po' un suggerimento, magari ne parlo un po' così, poi AMT magari che sentirà il dottor Beltrami.

Visto che anche nell'ultimo DPCM c'è la chiusura la sera dei locali alle ore 21, diciamo quelli cosiddetti della movida, se in qualche maniera potremmo pensare di fare un servizio un po' diverso, utilizzare un metro diverso.

Vale a dire, noi oggi abbiamo delle corse notturne, abbiamo delle corse la sera che finiscono alle 23.40, mezzanotte, mezzanotte e qualcosa, e queste corse qua se magari possiamo tagliare i servizi a una certa ora – tagliare è un brutto termine ma non me ne vengono altri in questo momento. Diciamo concentrare un servizio che andrebbe dalle 5 di mattina fino alle 22-22.30 la sera.

Questo, invece, permetterebbe anche di ottimizzare un po' i mezzi, perché non è che abbiamo i mezzi per fare tutto il servizio e non abbiamo nemmeno gli uomini. Né l'uno, né l'altro.



COMUNE DI GENOVA

Quindi, magari se riusciamo a recuperare delle ore di lavoro la sera dopo una certa ora e anche durante le ore notturne, da... nel diurno dove necessitano di più, dove ci sono linee magari a forte sofferenza di carico, ci potrebbe anche un po' aiutare questa cosa qui.

Mi risulta che... un po' la Commissione nazionale, per quanto riguarda il Comitato nazionale sanitario, mi pare che andava nella direzione addirittura di portare il carico a 50%. Poi nel decreto che ha fatto... mi sembra che 'sta roba qui, invece, è rimasta invariata all'80%.

Quindi, io penso che questa qui – lo so che è un cerotto – potrebbe un po' aiutare leggermente almeno in questa fase per capire un po' più avanti come si procede su eventuale... e quant'altro.

Ci si può anche in qualche maniera prendere anche esempio, ((tanto)) noi sappiamo ormai tante, tante, tante aziende, o perlomeno quelle poche aziende grosse che ci sono, tanto lavoro lo fanno come da smart, per cui lavorano a casa. E anche un po' le scuole. Ci sono scuole che magari oggi viaggiano a degli orari diversificati e viaggiano anche a degli orari – faccio un esempio, una classe di trenta persone mi risulta che ci sono istituti che magari quindici la fanno in videoconferenza la giornata scolastica e, quindi, ci sono presenti. E... si alternano. Bisogna prendere un po' spunto anche in questa situazione particolare e usare un po' la fantasia per come uscire da questo problema qua.

Sono contento, sotto certi aspetti, che l'Assessore Campora ha sottolineato che il Comune, l'Amministrazione, in qualche maniera, si fa carico della parte economica che dovrebbe mancare di circa 12 milioni di euro almeno un po' per quanto riguarda Genova e AMT.

Però, sicuramente il mondo non finisce il 31/12 di quest'anno per i bilanci, ma c'è anche poi il 2021 eccetera, eccetera.

È un grosso, secondo me, problema che è creato anche sullo stanziamento dei 500 milioni, che quella parte di risorse lì dobbiamo stornare, le aziende devono stornare un po' gli abbonamenti e ridarli indietro.

Perché faccio un esempio: un'azienda come AMT deve a grandi linee stornare circa 4 milioni di euro e ATP sono circa 600.000 euro che dovrebbero stornare per rimborsare un po' gli utenti.

Quindi, ritengo che anche lì, in qualche maniera, il Governo... mettersi una mano sulla coscienza, perché non può con una mano prendere e con un'altra mano togliere. Con una dà e con l'altra toglie qualcosina sapendo la situazione che è un po' complicata.

Detto questo, mi taccio e do lo spazio un po' agli altri. Eventualmente mi riservo di intervenire. Grazie.

Il Presidente PIANA Alessio

Grazie, signor Pugliese.

Quindi, si è prenotato Fano, FAISA-CISAL. Prego.



COMUNE DI GENOVA

Il Rapp. FAISA CISAL FANO Edgardo

Buongiorno.

Cerco di farla velocemente.

Innanzitutto i 500 milioni che sono stati stanziati in una prima tranche, come dicevo prima l'ingegner Beltrami, hanno portato ben poche risorse effettive nelle casse di AMT o comunque delle due aziende, perché c'è un baco originario... proprio... studiata la norma.

Perché se serve a ristornare i ricavi delle aziende per soldi che non sono entrati, non può contestualmente... utilizzato con gli stessi importi per ristorare gli abbonati e tutti quelli che sono i soggetti che non hanno potuto usufruire del trasporto pubblico.

Per carità, lasciando intatti i diritti degli utenti, se un fondo viene destinato per delle risorse, dei ricavi che non sono stati erogati alle aziende non può contemporaneamente assolvere due obiettivi.

Poi i 400 milioni successivi sono stati integrati... una buona nota di colore e con il supplemento della Gazzetta di ieri; quindi, sono diventati 900, si spera che arriveranno quanto prima.

La dimostrazione di quello che sta accadendo è che la struttura del trasporto pubblico sia genovese che italiano non è in grado di gestire questa situazione così come sia.

O ci avviciniamo a un paradigma complessivo... un ricambio totale di paradigma nel quale ci sono dei finanziamenti diversi, se no è impossibile trasportare più persone con meno denari. A meno che non decidiamo richiedere 5 euro di biglietto alla cittadinanza oppure di riempire le città di macchine e intasare completamente il traffico.

Di sicuro non è un problema che lo può risolvere il Comune da solo o la Regione da sola o il Governo da solo; ci vuole un intervento di tutti gli enti e di tutte le forze politiche in questa direzione, perché, diversamente, non riusciremo ad uscire da questa situazione.

Oggi alle 16.30 ci sarà presso il Ministero un incontro tra la Ministra, le associazioni datoriali e gli Enti locali su quanto contenuto nell'ultimo DPCM all'articolo 9, quindi la possibilità di emettere da parte del Ministero un nuovo decreto sulla capienza dei mezzi.

Se in serata uscisse qualcosa che riducesse ancora la capienza dell'80%, il problema si aggraverebbe ulteriormente.

E se da una parte l'80% è oggettivamente troppo – perché dire alle persone che devono stare a un metro ma sull'autobus... a venti centimetri è una follia – contestualmente, il dire che si viaggerà al 50% con carichi diversi produce un ulteriore decremento delle risorse da ricavi. Quindi, è un cane che si morde la coda.

Dobbiamo capire come uscire da questa situazione. Sicuramente ci vuole un incremento importante. Ringrazio l'Assessore Campora per la dichiarazione di intenti che ha fatto, però non basta il Comune da solo, bisogna che anche gli altri



COMUNE DI GENOVA

enti, partendo... dalla Regione, facciano la loro parte perché se no da questa situazione non si esce.

A noi preoccupa molto, più che il 2020, il 2021, perché l'anno in corso con gli interventi emergenziali probabilmente si riuscirà a superare; se, invece, non verranno messi in campo gli interventi di cui parlavamo un attimo prima, difficilmente riusciremo a superare il 2021 e gli anni a venire.

Un'ultima cosa. È necessario immediatamente incentivare il numero delle assunzioni e il numero dell'acquisto di mezzi, perché se si continua a parlare di aumentare il servizio, oggi AMT sta già erogando il cento per cento del servizio...

Ad oggi, non ha né gli autobus e né gli autisti per fare i servizi aggiuntivi. Quindi, richiedere un incremento del servizio vuol dire chiedere qualcosa che non è possibile mettere in campo, perché se non c'è un autista che guida un autobus, quell'autobus nessuno lo condurrà. Quindi, è auto raccontarsi delle favole.

L'ultima cosa. Mi dispiace, ma sono in aumento anche i casi di positività al COVID del personale di AMT, come in tutta la città. Per cui, incrementare il numero di risorse... di alcuni autisti, impiegati, operai, perché purtroppo si sta diffondendo il virus e dobbiamo correre ai ripari mettendo in campo delle azioni... a continuare a dare il servizio alla città.

Per noi il servizio deve rimanere nelle stesse... Non è tagliando il servizio che si migliora l'offerta e l'incentivo alle persone di... Dobbiamo tornare ad essere un servizio attrattivo, perché oggi alcune persone hanno ancora paura di prendere il mezzo pubblico. Quindi, dobbiamo pulirli meglio, sanificarli meglio, offrire più servizio e a condizioni migliori. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie a lei.

Si sono prenotati Grifi, CGIL, poi UGL-FNA con Firpo Silvio e Roberto Piccardo; poi la UIL, poi USB e poi ADOC.

Prego, signor Grifi, a lei la parola.

Il Rapp. ADICONSUM SALVETTI

Ci sono anch'io, Salvetti, ADICONSUM. Ha sentito? Mi sente?

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Sì, non l'ho letto sulla chat.

Signor Grifi a lei, buongiorno.

Il Rapp. CIGL GRIFI Antonio

Buongiorno.



COMUNE DI GENOVA

Premetto che il mio intervento è un intervento che riguarda un ragionamento un po' più ampio perché ci pensavo, e anche rispetto all'Ordine del giorno credo che siano temi che in qualche maniera vadano avviati.

Sull'intervento specifico su AMT eventualmente si riserva di intervenire Gamba, che è della categoria, che è presente con me oggi qua.

Prima cosa sulle risorse. Sì, io reputo che ci debba essere una forte preoccupazione perché le risorse, a oggi, sono totalmente insufficienti.

E l'unica cosa che ci consola è il mal comune mezzo gaudio, nel senso che AMT è una delle società in Italia meglio messe, le altre sarebbero tutte fallite, allora qualcosa si farà. Però, se non si fa niente è un dramma, ecco.

Il Comune da solo non può risolverlo, soprattutto perché purtroppo, come temiamo, la situazione andrà a lungo, nel senso che non sarà una questione del 2020 che proviamo a risolvere con un colpo di mano.

Questa situazione si ((risvolgerà)) probabilmente anche... e davvero allora lì poi diventa complicato trovare delle risorse. Quindi, le risorse devono venire, devono venire dal centro, devono essere di sostegno per il trasporto pubblico.

Se crediamo, come credo sia necessario, che sia la parte fondamentale del trasporto dei cittadini in una regione... importante come il nostro.

E proprio in visione di questo, reputo che non sia possibile diminuire le corse.

Anzi, se fosse possibile sarebbe da incrementare il servizio dove è possibile e nel miglior modo possibile, anche se reputo che, essendo al cento per cento, sia estremamente difficile per AMT riuscire a incrementarlo.

Dove incrementarlo eventualmente e come incrementarlo. A noi veniva in mente la problematica che ormai è su tutti i giornali e ((credo)) sia abbastanza importante che prima o poi cominciamo a ragionarci senza avere nessuna soluzione in tasca, che è quella delle fasce orarie di maggior afflusso dove c'è un carico sugli autobus notevole, ((sulla)) metropolitana in maniera notevole.

Nella nostra città, come in tutte le città d'Italia, non basta scendere – a parte che sono d'accordo con chi lo ha detto, sarebbe un danno per la stessa società AMT diminuire dall'80 al 50.

E poi sarebbe un danno relativo, perché, secondo voi, in quelle fasce rispettiamo l'80? Io credo di no, se uno prende l'autobus anche una volta ogni tanto sa che non si rispetta l'80, ecco.

Allora lì sta correndo il virus, lo stanno dicendo in maniera molto esplicita virologi di ogni tipo, l'Istituto superiore della Sanità. Si è provato a fare un discreto lavoro sulle scuole cercando di mantenere un distanziamento, un accordo sui posti di lavoro per mantenere un certo distanziamento e abbiamo il collegamento tra casa-scuola e casa-lavoro che è un macello in tutta Italia nelle fasce orarie pesanti.

Io non ho soluzioni, ma questo è il tema che dovremo affrontare grosso senza dover ledere in qualche maniera ulteriormente le problematiche aziendali economiche delle aziende di trasporto, ma cercando di dare una risposta rispetto a quella che è la propagazione del virus. Che, se va avanti così, poi ci creerà un problema economico ancora maggiore.



COMUNE DI GENOVA

Una delle prime cose che si può fare non avendo i mezzi e non potendo pensare, al di là delle sostituzioni, di raddoppiare i mezzi perché solo il comprarli ci vogliono due anni e abbiamo il vaccino – non è questa, credo, la soluzione – potrebbe essere l'aumento della velocità commerciale, quindi le corsie gialle. Avevate votato anche un Ordine del giorno anche le corsie gialle a fasce orarie. Quindi, in quelle fasce cercare di aumentare il più possibile la fluidità perché anche lì, se aumentiamo, anche potendo aumentare i mezzi, ma se vanno in coda uno all'altro, si creano solo delle code di mezzi e non cammina. Ecco, cioè, non si migliora.

L'unica possibilità è cercare di dare fluidità al percorso e, quindi, aumentando la velocità commerciale. Allora lì si potrebbe risparmiare qualcosa e poter in qualche maniera incrementare.

Altre possono essere le cose, una delle tante – ma ((non reputa)) né al Comune, forse in parte, in poco alla Regione ma poco altro – è la questione della diversificazione netta degli orari specialmente per chi prende l'autobus (studenti che prendono l'autobus, cioè superiori e università).

Ma questo deve venire dal Ministero e creerebbe non pochi problemi visto l'aumento dell'orario di apertura delle scuole e gli ATA nelle condizioni in cui sappiamo essere.

C'è una terza cosa, è quella di un incremento delle risorse da parte della Regione, alcune risorse italiane l'hanno fatto. Leggevo oggi su "Repubblica", mi pare sia l'Emilia Romagna, 5 milioni di euro per provare con queste risorse a dare dei miglioramenti, degli incrementi nel servizio sulle linee di forza con mezzi privati che vengono messi.

Mi vengono in mente i Gran Turismo che sono praticamente fermi e con gli artisti in cassa integrazione. Quindi, sulle linee di forza, mi viene in mente linee tipo l'1, il 18, il 20, il 17, sulle due principali il 13, il 7, ecco.

Quindi, su linee grosse un incremento eventuale solo in quegli orari di mezzi che, però, ovviamente ci vogliono le risorse che non sono di AMT, ma che possano incrementarlo per un periodo ristretto di tempo, cioè per il periodo in cui stiamo correndo in questo problema, cioè due, tre mesi per vedere come poi si svolge la situazione e ritornare a un servizio poi speriamo al più presto normale.

Insomma, ci sono diverse cose. Però, una delle problematiche, la più grossa, è quella della capienza dei bus e chi li controlla. Mai vorrei che ricadesse sui controllori di AMT o tanto meno sugli autisti il controllo di dire: "Siamo all'80, scenda Tizio", perché buon divertimento a far scendere Tizio, ecco.

Quindi, anche su questo. Però, non si può nemmeno continuare ad avere gli autobus nelle fasce orarie pieni in quella maniera perché ci portano verso dei lockdown zonali nella migliore delle ipotesi, perché di lì passa al virus.

Io credo che, però, una riflessione su questa situazione sia molto importante farla e farla oggi, non farla fra due anni, perché da qui a poco questa situazione evolverà in questo senso e sempre più i segnali che vengono dalla parte sanitaria inquadrano come lo spostamento casa-lavoro, scuola-lavoro uno dei punti più importanti e più forti di veicolo, insieme alle movide, del virus.



COMUNE DI GENOVA

Soprattutto nella nostra città, essendo una delle città più colpite e una delle regioni più colpite d'Italia.

Io mi fermo qua. Queste sono le preoccupazioni e, secondo me, le cose che al più presto dovremo cercare di discutere cercando ognuno di mettere delle proposte, del buon senso e vedere come riuscire in qualche modo a affrontare una situazione che è davvero difficile e complicata. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie a lei.

Quindi, la parola adesso a UGL-FNA. Chi parla? Signori Firpo e Piccardo?

Il Rapp. UGL FIRPO Silvio

Presidente, parlo io velocemente, poi lascio l'intervento a piccardo, ma dico solo due parole.

Allora, direi solamente intanto buongiorno a tutti e grazie ovviamente per l'invito. Io vorrei dire che, in sostanza, c'è una vittima sacrificale da parecchio tempo, il suo nome è trasporto pubblico locale.

Perché? Torniamo un attimo indietro, torniamo al discorso degli stanziamenti dell'ex fondo autoferrotranvieri. Prima, sino alcuni anni fa, avevamo 1.600.000.000 euro di fondo perequativo che è stato tolto; ((quindi adesso)) in sostanza, a livello nazionale per tutte le aziende, siamo a 4 miliardi e circa 880 milioni di finanziamento.

Non solo. Vorrei ricordare ai presenti che nel 1993, all'epoca, quindi sono passati tanti anni, anche la percentuale di risorse date alla Regione Liguria è diminuita e anche ((quello)) ha creato delle criticità nella nostra regione ovviamente nel servizio di TPL di tutte le aziende regionali.

Ora, al di fuori di queste comunicazioni di dati che ho dato, in sostanza c'è la situazione del Coronavirus. La situazione del Coronavirus chiaramente ha creato innanzitutto – è già stato detto – una preoccupazione da parte degli utenti di prendere l'autobus, quindi i servizi di TPL, contribuendo ovviamente alla diminuzione di quelli che sono gli incassi delle aziende; e oltretutto la paura di viaggiare su mezzi affollati. Magari solo in determinati orari e in determinate linee, però questo succede.

Questo succede e oltretutto nessuno del nostro personale, del personale sia di AMT e anche di ATP, può controllare. Cioè, nessuno può far scendere le persone deve solo intervenire la Polizia, i vigili e quant'altro, quindi le Forze dell'ordine. E questo crea un altro problema.

Quindi, ripeto, è passato un po' di tempo dalla prima ondata e qui, a livello governativo nazionale, bisognava cominciare a risolvere in parte la situazione. Come si risolve? La situazione si risolve dando più fondi, più soldi in sostanza, dando la possibilità alle aziende di acquistare nuovi mezzi e, come ci ha detto



COMUNE DI GENOVA

primo il collega Fano, avere una possibilità di avere più autisti che li guidano, perché senno torniamo nuovamente a un cerchio vizioso dove non ne usciamo. È un problema e, ripeto, quando si parla di... bisognerebbe capire anche quelle che sono le conseguenze in questo caso che si riflettono sul trasporto pubblico. Ripeto, mi fermo qua, sono stato velocissimo per lasciare la parola a Roberto Piccardo che entrerà proprio nel vivo di AMT. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie a lei.
Prego, signor Piccardo. Buongiorno.

Il Rapp. UGL PICCARDO Roberto

Buongiorno.

Allora, hanno già detto tutto praticamente i colleghi, io evidenzio ancora due cose, due aspetti.

Qualche osservazione. Io sarei d'accordo, invece, sul tagliare il servizio ad esempio dopo le 23 o le 24, oltretutto potrebbe essere magari un deterrente per i più giovani dall'uscire in quegli orari.

Quando sento dire appunto che si parla di capienza sugli autobus, anche lì veramente resto perplesso: non sappiamo neanche quante persone potrebbero essere all'interno di un bus in base alla tipologia, quindi 12 metri, 18 metri, quindi è incalcolabile l'80, il 50% o giù di lì.

Stessa cosa che ha detto adesso Silvio Firpo e hanno detto altri, quando appunto si parla di più bus: siamo sempre lì, più autisti, più autobus, ma chi paga? Perché appunto, siamo entrati tutti nella stessa questione soldi, moneta, siamo difficoltà adesso, immaginiamoci con più pullman.

Per terminare, perché appunto non voglio ripetere sempre le stesse cose, per i dipendenti, visto che c'è una forza propagazione del virus in AMT purtroppo, come categoria a rischio penso che sarebbe indispensabile avere l'opportunità di fare dei test rapidi o dei tamponi, altrimenti rischiamo veramente che pullman ne circolino meno, al di là delle fasce orarie. Quindi, veramente siamo molto preoccupati.

Per la sanificazione in AMT avrei da dire molte cose ma non è all'ordine del giorno, quindi non voglio rubare tempo agli altri. Anch'io mi riservo eventualmente di fare un altro intervento. Grazie a tutti.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.
Per la UIL quindi? La signora Sheeba?

Il Rapp. UIL SERVETTO Sheeba



COMUNE DI GENOVA

Sì, sì.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Prego, a lei la parola.

Il Rapp. UIL SERVETTO Sheeba

Allora... ringrazio sia l'Assessore che il Presidente di AMT e di ATP per averci spiegato – mi sentite?

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Prego, sì. Proseguo, grazie.

Il Rapp. UIL SERVETTO Sheeba

Per averci spiegato quali sono le criticità in questo momento nel trasporto pubblico locale.

Ora, a questo punto, secondo me, andare nei tecnicismi o provare a cercare una soluzione ad un problema del genere la vedo molto difficile e non penso che qualcuno abbia la sfera di cristallo.

Io reputo che i due Presidenti delle aziende e anche l'Assessorato abbiano ben chiaro quali possano essere i prossimi passi da fare in un futuro a breve termine, perché qua possiamo parlare di numeri, possiamo parlare di riduzioni, cosa assolutamente sbagliata.

Possiamo... qualsiasi cosa anche nello specifico, ma dobbiamo capire chiaramente che c'è un'unica cosa che bisogna fare: recuperare risorse che servono al trasporto pubblico locale. Risorse che servono al trasporto pubblico locale e che a livello locale e a livello regionale di cui noi non abbiamo la gestione.

Dobbiamo andare a battere cassa, detta in parole povere, a chi deve erogare queste risorse e quante ne deve erogare.

Dobbiamo far capire, come è stato già detto anche negli interventi precedenti, è un problema di comune di tutte le città d'Italia che hanno un trasporto pubblico locale. Penso che ce ne siano poche che non ce l'hanno, magari città più piccole che subiscono meno questo discorso della pandemia.

Però comunque diciamo che essendo un problema comune, a me l'unica cosa che mi viene da dire è che bisognerebbe un attimino anche cercare di confrontarsi – penso che magari questi passi siano già stati fatti dall'Amministrazione comunale – con le altre Amministrazioni locali e fare massa critica su questo problema.

Perché se Genova ha un problema, Roma ha un problema, Torino ha un programma di questo tipo e che era prevedibile, e allora qualcuno dovrà capire



COMUNE DI GENOVA

che in contesti del genere bisogna agire, perché probabilmente le risorse che sono state stanziare o che sono state previste non sono sufficienti.

Anche perché cosa che mi rattrista molto è sentire il fatto che ci sono dei colleghi di AMT e il numero dei contagi sia aumentato. E, oltre, questo è un altro problema che si presenterà, un'ulteriore... problema, perché ((se)) comincia anche una sorta di cluster all'interno dell'azienda, poi diventa anche problematico riuscire a garantire un servizio. Oppure ci possono essere anche dei costi aggiuntivi.

Io sono una delle prime che purtroppo in questo momento, non per gestione di AMT ma per paura personale – e penso che sia una cosa un po' comune – abbia timore a prendere i mezzi pubblici, perché comunque, come ha detto anche prima il collega di CGIL, è uno dei punti cruciali dove è stato identificato come possibile luogo di contrario fra persone.

Perciò, quello che voglio dire – poi eventualmente successivamente il collega della UIL Trasporti integrerà se sarà necessario o se ci saranno delle ulteriori integrazioni. Ma quello che volevo dire io in poche parole è che bisogna assolutamente andare a battere cassa a chi deve dare le risorse.

E non abbiamo mai messo in discussione che poi, una volta avendo le risorse giuste, si possano fare i passi giusti per queste aziende che devono assolutamente vivere e non sopravvivere perché sono una parte essenziale. Il TPL è una parte essenziale dei servizi che ((servono)) al cittadino, è una cartina tornasole.

E proprio in questo momento che sta subendo delle proprie difficoltà, noi abbiamo responsabilità. E anche noi come organizzazioni sindacali, che, qualora ci fossero delle rivendicazioni da fare rispetto al trasporto pubblico locale, come abbiamo già fatto e abbiamo fatto sempre, noi saremo pronti a fare queste rivendicazioni se questo significa continuare a tenere il trasporto pubblico locale vivo, dare il servizio ai cittadini ma darlo in sicurezza ai cittadini e darlo in sicurezza a chi vi opera.

...aggiungere. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

Allora, la parola al signor Rimassa, USB.

Il Rapp. USB RIMASSA Maurizio

Buongiorno a tutti.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Buongiorno.

Il Rapp. USB RIMASSA Maurizio



COMUNE DI GENOVA

Io mi permetto una considerazione generale che riprende i temi che hanno toccato tutti i colleghi che mi hanno preceduto.

Mi sembra evidente che oggi, non solo nel trasporto pubblico, ma nella gestione dei servizi pubblici in generale... abbiamo sempre e soltanto ragionato in termini di tagli, riduzioni, esternalizzazioni dei servizi.

Da quello che vedo, sulla risposta alla pandemia non sono particolarmente ottimista perché non vedo una presa di coscienza tale da segnare un'inversione di tendenza profonda e definitiva.

Però, anche per lasciare spazio e non ripetere sempre le stesse cose, vorrei provare ad avere qualche dettaglio in più, perché se è vero che sono necessarie assolutamente risorse aggiuntive da parte del nazionale, dobbiamo anche capire però come intervenire in un quadro dove sicuramente... e l'evoluzione della pandemia ci mette tutti i giorni di fronte a uno scenario diverso, ma è necessario anche capire come si affronta – lo diceva vi sembra il Consigliere Crivello – l'emergenza a partire dalle prossime ore.

In questo senso, io volevo anche ricordare – perché è un elemento io ho riportato più volte in audizione in Consiglio – che, tra l'altro, l'azienda dal 1° gennaio 2021 assumerà una dimensione diversa, fatto salvo ovviamente che non ci siano intoppi ulteriore.

La settimana scorsa il Sindaco ha confermato la conclusione del processo di accorpamento di ATP in AMT, quindi l'azienda diventerà ancora più grande e il suo bacino di servizio ancora più ampio.

In questo senso, credo che sarebbe opportuno una riflessione su questo anche per iniziare a capire come questa integrazione quali effetti produrrà e anche come potrà avere una ricaduta positiva proprio nella gestione di questa situazione di particolare emergenza.

L'altra cosa che chiedo è che, visto che mi sembra si parla anche di una seconda puntata della Commissione, credo che sarebbe opportuna la presenza della Regione Liguria, perché comunque credo che sia importante anche iniziare a quantificare gli interventi.

Non soltanto per quanto riguarda la messa in sicurezza dei bilanci di quest'anno, ma anche proprio in un'ottica più di prospettiva lunga e anche a fronte appunto del nuovo assetto che assumerà l'azienda.

Tenendo conto che io ho una visione più dettagliata di ATP, il fabbisogno di personale è già di per sé strutturalmente deficitario e, quindi, la pandemia rafforza la necessità di incrementare gli organici.

Un'ultima cosa infine. Mi sembra che il decreto – mi sembra, cito memoria, non vorrei sbagliare – 111 dei primi di settembre consentiva già (lo ha citato qualcuno prima) l'utilizzo di vettori privati in aggiunta e a supporto del servizio di trasporto pubblico locale.

È un'ipotesi che noi preferiremmo non vedere realizzata perché si rischia che si aprano le porte a fenomeni poi di esternalizzazione di parti consistenti del servizio; però, questo decreto prevedeva questa possibilità attingendo proprio a



COMUNE DI GENOVA

quelle risorse che sono state citate prima inserite mi sembra nel secondo decreto, quello che stanziava 400 milioni ulteriori.

Volevo capire, visto che ci sono le due aziende, se si è fatto ricorso a questo tipo di supporto, in che misura e se c'è in programma comunque di utilizzarlo.

E poi chiederei appunto un po' più di dettaglio da parte sia delle aziende, ma anche dell'Assessorato e appunto, ripeto, invitando anche la Regione e mi spiace che non ci sia Città metropolitana, su interventi appunto e le risorse necessarie per affrontare la situazione. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie a lei.

Il Consigliere di Città Metropolitana GARBARINO

... sono Garbarino, sono presente.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Ah, ben arrivato, buongiorno. Buongiorno, Consigliere.

Il Consigliere di Città Metropolitana GARBARINO

Sono via telefonica.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Buongiorno, Consigliere.

Se volete fare un intervento alla fine adesso del prossimo intervento del signor Guastavino, finiamo appunto le audizioni delle organizzazioni sindacali e, quindi, se vorrà fare un intervento la mettiamo in nota. Bene...

Interventi fuori ripresa microfonica

... dopo il signor Guastavino. Comunque fa parte delle associazioni dei consumatori che vengono subito dopo i sindacati.

Intervento fuori ripresa microfonica

... dopo i sindacati, certo. Allora ho segnalato, bene.

Signor Guastavino, a lei la parola.

Il Rapp. ADOC GUASTAVINO

Bene, se posso parlare.

Dunque, ben, intanto saluti a tutti.

Il tema che stiamo trattando oggi è forse uno dei complicati di questa gravissima crisi che ha già coinvolto tutta la nazione. Il trasporto pubblico è forse uno degli



COMUNE DI GENOVA

aspetti più complicati e più difficili, dopo la sanità, probabilmente anche la scuola, però sicuramente merita la massima attenzione.

Io rappresento, per così dire virgolettato, l'altra faccia della luna, cioè io rappresento i consumatori e utenti, cioè coloro che usufruiscono del servizio.

L'avete detto tutti, l'hanno detto tutte le parti sindacali, è evidente che il sovrappopolamento dei mezzi crea come minimo paure, quindi una disaffezione anche all'utilizzo degli stessi, e comunque sia è il problema a cui noi dobbiamo in qualche modo cercare di porre rimedio.

Devo dire che, come peraltro anche gli altri hanno ampiamente indicato, soluzioni chiare in tasca non ce l'ha nessuno.

La cosa che emerge, però, dal punto di vista macroscopico, la più evidente è che per affrontare questa situazione straordinaria – io spesso dico che questa epidemia è come essere in tempo di guerra, quindi è come se fossimo in guerra in questi giorni, in questi mesi che speravo si limitassero al 2020 ma, ahinoi, temo che sconfineranno ampiamente nel '21 se non tutto il 2021.

E il tema è proprio quello delle risorse. Su questa cosa apprezzo – qualcheduno lo ha detto, mi associo – bisogna fare assolutamente massa critica e, quindi, tutti dobbiamo in qualche modo dare il nostro contributo affinché i Governi, nel limite delle risorse economiche di cui dispongono, ma insomma, tengano conto che sul TPL bisogna fare uno sforzo davvero straordinario. Perché, oggettivamente, è uno di quei servizi indispensabili che in questo momento sta soffrendo in maniera davvero determinata della situazione.

Direi, per non farla troppo lunga, che sicuramente sento la necessità – l'Assessore Campora, che ci sta seguendo immagino in diretta, vorrei raccogliesse una nostra disponibilità come associazione di consumatori a dare anche il nostro contributo.

Io ((la vedo)), trattandosi, come dicevo prima, di una situazione davvero straordinaria quasi di guerra, un tavolo permanente sul TPL perché le situazioni, come vediamo, stanno cambiando di giorno in giorno.

Noi la disponibilità ce l'abbiamo. Pensavamo di essere quasi fuori o relativamente fuori dalla bolla dell'epidemia e, invece, oggi ci siamo e ci entriamo con tutte le scarpe; quindi, temo che sarà sempre peggio.

È importante su queste cose confrontarci e vedere se ognuno può dare un contributo, può dare un'idea, può dare soprattutto un sostegno, perché poi alla fine quello a cui dobbiamo trarre è la certezza che il trasporto pubblico venga conservato e venga conservato efficiente.

E in quanto tale, considerando le problematiche che ci siamo detti compreso quello del sovraffollamento, io, ahinoi, sarei d'accordo sul discorso delle capienze al 50%, ma capisco che i mezzi e le disponibilità aziendali non ci consentono di andare verso un ragionamento di quel tipo.

Però, bisognerebbe farlo, perché, effettivamente, la gente, quando sale sul mezzo, è terrorizzata all'idea di dover in qualche modo ((contrarre)) questo famoso virus.

Quindi, voglio concludere il mio intervento dicendo che come associazione di consumatori siamo decisamente e fermamente intenzionati a metterci in campo e



COMUNE DI GENOVA

fare tutto quanto è nelle nostre possibilità per cercare di concordare azioni e mezzi che possano in qualche modo aiutare a risolvere questa condizione attuale. Non sarà facile, noi ce la mettiamo tutta, vorrei che tutte le parti in causa, insomma, prendessero atto di questa disponibilità. D'altronde, oggettivamente, l'utenza è l'altra faccia della luna che, in qualche modo, credo sia utile e assolutamente necessario tenere in debita considerazione. Vi ringrazio.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, signor Guastavino.

Vedo una mozione d'ordine del Consigliere Crivello. Prego, Consigliere Crivello.

Il Consigliere CRIVELLO Giovanni Lista Crivello

... in tal senso, nel senso che l'amico del sindacato Rimassa ricordava un aspetto importante che io vorrei che, a partire dal sottoscritto, non sottovalutassimo... funzione di Città metropolitana.

Poi c'è un rappresentante, è un invito anche ad ascoltarlo, nel senso che Città metropolitana è la titolare del contratto di servizio e, quindi, delle risorse per il TPL. Forse in questo contesto sarebbe utile capire.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Certo. Grazie.

Allora, si era prenotato il signor Salvetti a cui do la parola, e subito dopo al Consigliere Claudio Garbarino di Città metropolitana.

Prego... Salvetti.

Il Rapp. ADICONSUM SALVETTI

Mi sentite bene?

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Sì, la sentiamo bene. Prego.

Il Rapp. ADICONSUM SALVETTI

Bene, però ho difficoltà io.

Niente, Guasta ha anticipato noi, io come rappresentante ADICONSUM e sono anche il coordinatore di tutte le associazioni della nostra consulta. Quindi, svolgo questo ruolo e siamo presenti tutte le associazioni riconosciute in ambito regionale e comunale.



COMUNE DI GENOVA

Bene, la situazione è stata ben dipinta, quindi il problema è come riuscire a mettere a cena, tante volte arriva un amico e nel frigorifero abbiamo delle cose perché l'obiettivo è comprarle. E lo vediamo, vedremo i finanziamenti aggiuntivi, vedremo con il Recovery Fund, ma è un vedremo che ci guarda la luce a metà del 2021.

Quindi, le risorse aggiuntive che ci saranno, quello che farà Genova col... PUMS, con gli investimenti filoviari, eccetera, con quello che è previsto.

Il problema è, quindi, arrivano gli amici a casa e dobbiamo aprire il frigorifero e la dispensa e capire cosa abbiamo dentro; dentro, il dato è questo. La città soffre già da tempo, noi abbiamo già da qualche anno una perdita dell'utenza quando abbiamo, lo sappiamo benissimo, per la nostra morfologia, una città che ha una percentuale più diretta di utilizzo, sia del trasporto... l'orografia ci impone, e la città stessa che sul piano orografico è un disastro, schiacciata con i monti.

Quindi, il problema qual è? Un po' delle cose sono emerse nei vari interventi, capire cosa si può utilizzare al meglio per riuscire a dare un trasporto il più possibile sufficiente di fronte al fatto che abbiamo, quindi, una situazione che... sul piano della sicurezza.

Quindi, sappiamo benissimo che i nostri mezzi a certe ore sono sovraffollati.

Quindi, possiamo scrivere le norme che vogliamo dell'80, 50%, poi si vede che, in realtà, nelle ore di punta il dramma è questo.

Considerando che beneficiamo già del fatto del lavoro da remoto, lo smart lavoro, nel senso che molti, molti uffici non vengono al lavoro, quindi lo possono fare in maniera agile da casa.

Quindi, da questo punto di vista, abbiamo dei numeri magari dall'Amministrazione comunale, le Pubbliche Amministrazioni, l'Agenzia delle entrate e altri che possono svolgere questo lavoro e stanno di fatto alleggerendo il trasporto pubblico.

La scuola. La scuola vediamo, la scuola per fortuna si fa ancora non da remoto – fuori i casi di quando ci sarà la necessità per i contagi di farlo. Ma una scuola deve essere svolta, anche perché tutti non hanno i mezzi per poterla fare da remoto o la capacità di avere la serenità, case confortevoli e vivendo magari in poche metrature o con situazioni familiari anche particolari.

Quindi, abbiamo un quadro. Ora, accolgo delle proposte che sono già avanzate che l'avevamo sempre detto noi, quella di aumentare la velocità commerciale, quindi vedere laddove è possibile aumentarla con sedi più dedicate. Quindi, il mezzo più cammina e ovviamente c'è la possibilità di fare più frequenze.

Il problema è poi capire dove abbiamo i nodi, dove chiaramente ci sono i nodi, gli imbottigliamenti, gli incolonnamenti, perché è inutile tante volte avere più mezzi e poi, come è stato già detto in interventi precedenti, c'è il collo di bottiglia e, quindi, siamo da daccapo signori.

Il problema è valutare anche perché, chiaramente, chi dice non si può avere la moglie ubriaca e la botte piena, perché il fatto sì, sono anch'io d'accordo di concentrare quelle che sono le fasce più di utilizzo alla mattina per il lavoro e per lo studio e fare rientrare. Ma non dimentichiamo che c'è anche una città che



COMUNE DI GENOVA

lavora, gente che magari non è in condizioni economiche o non ha una moto, non ha un'automobile e deve rientrare dal lavoro.

È vero che avremo i ristoranti chiusi nel periodo di crisi alle 24, se non sbaglio, no? Che i ristoranti erano... quindi. Però, perché c'è personale in questi ristoranti che, se non ha mezzi privati, deve tornare a casa.

Il problema un conto è stare nella centralità della città, un conto stare Genova è una città di 35 chilometri, quindi ha delle periferie all'interno, ha dei quartieri satellitari, quindi posti a ponente dove per raggiungerli occorre – molti che vivono per esempio nell'edilizia popolare, molti non hanno condizioni economiche particolari.

Noi abbiamo molti casi, io seguo l'edilizia popolare, quindi molti che lavorano e magari donne che lavorano e che non hanno i mezzi privati.

È un problema, come dicevo prima, difficile proprio perché non si può avere la moglie ubriaca e la botte piena, però va fatta una considerazione di questo tipo.

Noi, quindi, sotto mano avremo certamente i flussi che ci portano ai poli di concentrazione quindi il polo sanitario, il polo comunale, dove c'è la Regione e altre fasce. Quindi, abbiamo penso la possibilità di avere i flussi come avvengono in questi.

E più... capire se nelle scuole c'era il problema del differenziamento orario negli ingressi. Quindi, questo ci permette di valutare anche a certe ore come ((caricare)).

Certo, il problema è di tutti, le risorse, ma oggi è l'emergenza, è nell'immediato. Quindi, il problema non è, capisco, di facile soluzione.

Guastavino ha già anticipato, noi ci eravamo già riuniti come associazione di consumatori, siamo disponibili a dare il massimo, come sempre sa l'Amministrazione, il nostro contributo.

È ovvio che c'è un problema che di risorse notevole. Chiaramente noi diciamo che questo problema non potrà mai cadere sull'aspetto tariffario, anzi, noi siamo sempre quelli che diciamo incentiviamo, siamo dietro a vedere di tagliare il più possibile gli abbonamenti per gli studenti, incentivare al massimo gli abbonamenti quindi per portare poi in futuro più gente sui mezzi pubblici.

Nell'immediato abbiamo questo. Quindi, va fatto un approfondimento raccogliendo anche le idee che sono già intervenute nel dibattito, magari farne una sintesi e, a breve, rivederci e risentirci su questo.

Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, signor Salvetti.

Quindi, la parola il Consigliere Claudio Garbarino della Città metropolitana. Prego.

Il Consigliere di Città Metropolitana GARBARINO



COMUNE DI GENOVA

Buongiorno a tutti.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Buongiorno.

Il Consigliere di Città Metropolitana GARBARINO

Scusate il ritardo ma abbiamo in concomitanza anche qua in Città metropolitana il Consiglio.

Sarò brevissimo. Allora... metropolitana, per tutto quello che è possibile, è a favore del trasporto pubblico. Siamo pienamente d'accordo sul discorso dell'azienda unica, logicamente avendo due direzioni, ossia quella urbana e quella extraurbana, per dare un miglior servizio.

Logicamente è una situazione quella di, tra virgolette, una pandemia passata che sta ritornando, quindi il servizio ne soffre di questa cosa.

Gli interventi di tutte le persone che sono stati fatti prima ne condividono una buona parte, se c'è da fare un lavoro di squadra, perché il trasporto deve rimanere pubblico e deve essere incentivato e ritagliato su quella che è l'utenza.

Logicamente, in questo momento qua il problema COVID ci ha creato non più di un problema, perché uno il calo dell'utenza; due, proprio il problema del distanziamento. E lì dovremo anche noi, come Città metropolitana, cercare di dare una mano e spingere su Regione che spinga sul Governo in modo che si riesca a reperire dei fondi che possano andare a coprire quelle che sono le mancate entrate. Quindi, Città metropolitana è a disposizione per qualsiasi problematica per dare una mano per andare tutti nella stessa direzione, in modo da avere un servizio pubblico forte al servizio dei cittadini. Grazie a tutti.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie a lei.

Adesso, come avevamo anticipato, la parola alle associazioni tutela dei consumatori. C'è qualcuno presente che desidera intervenire? Si può prenotare attraverso la chat.

Intervento fuori ripresa microfonica

Sì, sì, non c'è nessun altro presente allora.

Benissimo, allora diamo la parola ai signori Consiglieri Commissari che si sono prenotati. Vedo prenotato il Consigliere Grillo, poi la Consigliera Rossetti e poi il Consigliere Crivello.

Consigliere Grillo, a lei la parola.

Il Consigliere GRILLO Guido Forza Italia

Mi sente, Presidente?



COMUNE DI GENOVA

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Benissimo. Prego.

Il Consigliere GRILLO Guido Forza Italia

Intanto desidero ringraziare sentitamente gli auditi e, in particolare, le organizzazioni sindacali.

Coronavirus: ovviamente dobbiamo mettere in conto, oltre che la ricaduta, un prolungato tempo in cui le anomalie segnalate dovranno essere gestite. E ciò considerato, ho apprezzato molto la dichiarazione dell'Assessore Campora disponibile per ulteriori Commissioni.

Quindi, io mi limito soltanto ad alcune proposte.

Primo, parlando sempre di eventuali aggiornamenti di Commissioni. È opportuno conoscere come avviene il rilevamento sul sovraffollamento degli autobus e la tutela del personale addetto al servizio, tutela sanitaria.

E certamente correlato questo problema un minimo di relazione o di verifica se e in che misura ((corsie)) per le bici compromettono in qualche misura il traffico cittadino, se vi sono nel merito anomalie.

Secondo. Quantificare gli interventi occorrenti da parte del Governo. È opportuno sapere in che misura e quante sono le risorse per rendere efficace il servizio, il tutto certamente collegato anche con eventuali interventi della Regione e Città metropolitana.

Terzo. Per quanto riguarda il trasporto extraurbano, abbiamo letto tutti in questi giorni quello che sta accadendo nell'ovadese con un'azienda in crisi, la SAAMO. E allora, anche sotto questo punto di vista, dobbiamo ovviamente approfondire le formule più opportune per far sì che il servizio sia garantito e che non produca notevole difficoltà per tutti i Comuni della provincia di Genova.

In passato, avevo proposto, e poi ovviamente non s'è mai approfondito, ecco, un'eventuale intesa con Trenitalia per far sì che le zone all'interno della riviera siano collegate con le stazioni del litorale. Per zone interne intendo quelle che sono... Sestri Levante, Rapallo, Chiavari, Recco, Arenzano, Cogoleto.

È possibile ragionare con Trenitalia per creare un coordinamento affinché il trasporto extraurbano degli autobus avvenga soltanto nelle zone interne ricadenti nella cintura delle stazioni? Questo potrebbe essere un tema ovviamente meritevole di approfondimento.

Il tutto, e concludo, nel caso ovviamente queste proposte siano accolte, concertando il tutto con le organizzazioni sindacali e le associazioni degli utenti.

Quindi, questo è un problema che durerà nel tempo quello del Coronavirus, così come nel tempo possono ulteriormente aggravarsi le condizioni economiche finanziarie circa la gestione del servizio.



COMUNE DI GENOVA

E occorre, quindi, tempestivamente attivare tutte le più opportune iniziative per far sì che ovviamente il servizio comunque sia garantito a tutela degli utenti e, in modo particolare, dei lavoratori. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, Consigliere Grillo.

La parola la Consigliera Rossetti. Consigliera Rossetti? Consigliere Rossetti, è collegata? Mi sente?

Allora, in attesa, la parola al Consigliere Crivello.

Il Consigliere CRIVELLO Giovanni Lista Crivello

Presidente, io brevi considerazioni e alcune domande. Poi mi riserverò, perché il tema è talmente ampio.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Certo.

Il Consigliere CRIVELLO Giovanni Lista Crivello

Siamo ovviamente dinanzi a tema determinante, fondamentale, che è questo del trasporto pubblico, ed è per questo che la prima mozione d'ordine – non è che mi voglio autocitare, ma proprio il rapporto tra gli aspetti del bilancio e le emergenze – andava in questa direzione.

Quindi, io chiedo a AMT e ATP in maniera ancora più chiara quali le decisioni, oltre alla fotografia molto breve e sintetica che avete fatto, che l'azienda – cioè, nel senso, andiamo tutti ovviamente, sono disposto, partiamo per Roma per chiedere nuovi finanziamenti, dopodiché quali decisioni? Cosa pensate come aziende?

Io leggevo, non perché abbia, ma leggevo l'intervista del Presidente della Regione Emilia Romagna che dice: "Prima della riapertura delle scuole in Emilia Romagna, insieme alle aziende di trasporto pubblico locale e i sindacati abbiamo deciso un potenziamento di 5 milioni di chilometri di servizi aggiuntivi con oltre duecentosettanta bus in più e nuovi fondi per 16 milioni di euro". E naturalmente sanificando i mezzi, eccetera.

Ora, non è che abbia il culto, il mito di nessuno, faccio un esempio, però, di come forse le questioni vanno affrontate in una situazione. Ripeto, nessuna speculazione, siamo dinanzi a una situazione davvero drammatica, una pandemia, ma proprio per questo il senso di appartenenza e una volontà unitaria di affrontarla.

Ha fatto bene, ad esempio, telegraficamente mi avvio a concludere, il collega Grillo. Il tema del trasporto regionale ferroviario sembra che poi anche questo non



COMUNE DI GENOVA

abbia una funzione importante, non contribuisca in maniera significativa al tema della mobilità dei genovesi ma non soltanto degli abitanti della Città metropolitana. Quindi, AMT, ATP, da questo punto di vista, con Ferrovie su questo tema.

La questione che sottoponeva l'amico del sindacato è una delle domande, unificazione AMT e ATP (e quindi vado sul tema del bilancio). L'acquisto delle azioni, se non ricordo, di Autoguidovie, se si va verso questa direzione – e mi pare che sia questa – 2 milioni? I costi contrattuali si aggirano anche questi attorno ai 2 milioni?

Era anche per questa ragione, Assessore Campora, che nel corso di questi mesi abbiamo un po' sollecitato il tema del poter consultare il piano industriale di AMT semestrale insomma, perché da questo punto di vista.

L'ultima domanda, perché poi mi riserverò di intervenire quando ci riaggiorneremo. Se non ricordo male, il collega dell'Assessore Campora, Picocchi, aveva fatto riferimento – aveva fatto riferimento, nelle variazioni di bilancio sono stati accantonati 14 milioni per le partecipate. Da questo punto di vista... Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

Comunque l'amministratore unico AMT, il dottor Beltrami, nella chat mi ha comunicato che naturalmente è disponibile a intervenire; quindi, successivamente integrerà le osservazioni, le comunicazioni fatte precedentemente. Spero che sia sempre collegato.

Consigliera Rossetti, è collegata? Ci sente? No.

Allora la parola alla Consigliera Fontana e poi il Consigliere Giordano e poi il Consigliere Bernini.

Prego, Consigliera Fontana.

La Consigliera FONTANA Lorella Lega Salvini Premier

Grazie, Presidente.

Intanto volevo ringraziare tutti gli auditi di oggi perché credo che sia stata fatta, in maniera molto omogenea comunque, una quadratura della situazione.

Una quadratura alla quale, però, io ho riscontrato un mancato discorso relativo ad una programmazione a medio lungo termine sul discorso del trasporto. Cioè, cosa servirà da ora andando in avanti, quali prospettive abbiamo da ora in avanti?

Perché sappiamo purtroppo che la situazione pandemica non è cessata, anzi, rischiamo di avere un ulteriore aggravamento.

Quindi, mi manca il discorso di una programmazione del futuro, nell'immediato futuro, perché credo che bisogna volgere necessariamente lo sguardo al futuro perché questo virus sappiamo benissimo che non lo sconfiggiamo in un mese, in due.



COMUNE DI GENOVA

Quindi, secondo me, è necessario proprio approfondire ciò che dovrà essere il trasporto pubblico da ora andando in avanti.

Un altro punto, secondo me, pesante, ed è stato anche ben affrontato da alcune sigle sindacali e anche dalla Sheeba, il discorso del sovraffollamento. Cioè, il sovraffollamento sugli autobus è un fattore gravissimo.

Non possiamo pensare che questo non è un rischio di focolai pericolosi, perché se facciamo, cioè, l'incoerenza sta sei persone nell'ambito di una famiglia, secondo il nuovo DPCM; oppure vado a fare la spesa, devo entrare uno alla volta e abbiamo degli autobus sovraffollati.

Cioè, qui c'è un'incoerenza di fondo che va affrontata perché, secondo me, io sono una che i mezzi pubblici li prende e io vi assicuro che ho paura, non posso negare perché non sono una negazionista. Non sono un'allarmista, ma non appartengono neanche ai negazionisti.

Quindi, secondo me, c'è un equilibrio, ma quando uno vede un autobus sovraffollato, insomma, il pensiero viene, eh? Quindi, secondo me, è proprio questo anche il discorso.

Il viaggiare in sicurezza, oggi come oggi, deve essere un viaggiare in sicurezza dal punto di vista sanitario... perché su un autobus sovraffollato la messa a rischio è di chi guida, di chi conduce l'autobus, ed è dell'utenza.

Un'altra cosa. Sul discorso della messa in sicurezza che, secondo me, oggi più di ieri è necessaria, anche per quanto riguarda il personale AMT, io ecco, volevo sapere se da parte di AMT è intenzione procedere con l'adozione dei tamponi al personale, perché io credo che i tamponi al personale siano una forma necessaria a difesa dei propri lavoratori.

Un'altra cosa che ho condiviso, il tagliare il servizio dopo le ore 23 per alcune linee. Nel senso, dobbiamo cercare di trovare il sistema per la coperta che è sempre più corta, quindi, effettivamente, in quest'ottica, secondo me, questo è un pensiero che come azienda potrebbe essere fatto.

È necessario che Comune e Regione inizino a fare pressioni sul Governo per l'erogazione di risorse necessarie, ma per fare questo io ritengo che, collegandomi al discorso iniziale, deve essere necessario fare una stima delle esigenze economiche e come vanno poi incanalate per chiedere dei soldi.

Cioè, se ci arrivano dei soldi benissimo, va benissimo, però noi dobbiamo essere pronti a sapere come utilizzarli. Le risorse in questo caso bisogna essere molto oculati perché credo che in questo momento veramente il trasporto pubblico sia uno dei punti più delicati e cruciali in questo momento di pandemia.

Ultima cosa. Mi associo a quanto richiesto dal Consigliere Grillo e anche ha sottolineato il collega Crivello per quanto concerne l'aggiornamento.

Io ritengo che questa materia debba essere più di molte altre in aggiornamento continuo perché, proprio da un punto di vista sanitario e sociale, credo che sia uno dei punti veramente più delicati che dobbiamo tenere monitorati e sui quali dobbiamo come Consiglio essere informati. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio



COMUNE DI GENOVA

Grazie.

La parola al Consigliere Giordano. Prego.

Il Consigliere GIORDANO Stefano Movimento 5 Stelle di Genova

Grazie, Presidente.

Dunque, gliel'ho già scritto nella chat comune, però vorrei che le due aziende ATP e AMT, tramite il suo management che oggi ha illustrato i bilanci e la prospettiva... ci sia una relazione su cui noi possiamo, eventualmente nella prossima Commissione, sviluppare dei ragionamenti un po' più approfonditi. Ed eventualmente anche fare un piccolo report sugli interventi messi in atto dalle due aziende sulla prevenzione sanitaria e sulla diffusione del virus, perché gli interventi messi in atto su un settore strategico come quello che è il trasporto pubblico locale, soprattutto sui lavoratori, mitiga...

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Non sentiamo più...

Il Consigliere GIORDANO Stefano Movimento 5 Stelle di Genova

...da parte del – mi sente?

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Adesso sì.

Il Consigliere GIORDANO Stefano Movimento 5 Stelle di Genova

Ritengo anche che la sollecitazione da parte delle organizzazioni sindacali sulla presenza di un rappresentante della Regione Liguria sia in questo caso assolutamente doveroso perché si può affrontare un ragionamento un po' più ad ampio raggio.

Chiedo all'Assessore che sicuramente sarà al corrente, visto che è articolo di oggi, c'è stato un incontro tra ANCI e il Governo e ANCI ha dichiarato che ci sono ((completamente)) cifre per oltre 3 miliardi e mezzo per la prima fase e c'è un miliardo in arrivo.

Questi soldi distribuiti tra i Comuni nei capitoli di spesa, a quanto c'è scritto nell'articolo, sono indirizzati anche sul trasporto pubblico locale. Quindi, volevo sapere se eventualmente... di queste risorse...

In questo, penso che ((ANCI)) sia anch'esso un soggetto importante, perché, come ricordavo prima, è un soggetto che ha un confronto continuo con il Governo



COMUNE DI GENOVA

sull'utilizzo delle risorse dei vari decreti che si sono susseguiti sino ad oggi e su quello che rappresentano... appunto i Comuni.

Mi associo anche sulla richiesta dei 14 milioni che sono accantonati sulle partecipate. Anche questa è un'azione preventiva, vorrei capire come verranno distribuiti.

Quindi, confido in uno... delle prossime Commissioni perché se no mettiamo troppa carne al fuoco... poi sarà lei, Presidente, che analizzerà diciamo la mia sollecitazione. Però, diciamo che anche se vanno di pari passo sicurezza e bilanci, magari iniziare a mettere all'ordine del giorno delle argomentazioni che riusciamo ad affrontare e a portare a termine.

E condivido anche la sollecitazione che è arrivata sul discorso di un tavolo permanente su alcuni settori che sono strategici.

Sulle Commissioni che abbiamo fatto ultimamente stendo un velo pietoso, perché veramente il lavoro è molto svilente e poco presente nelle Commissioni.

Sui tamponi mi farebbe anche piacere sapere un attimino quale realtà vivono i lavoratori del trasporto pubblico locale, perché penso e ritengo – e parlo per esperienza personale – che ci sia un fallimento epocale in atto sulla prevenzione da questo punto di vista e che, appunto, ci sono i settori strategici che aspettano veramente tantissime giornate per avere una ((risposta)) sulla possibile positività o negatività ad aver contratto il virus in quanto persona che è venuta a contatto con un positivo.

Perché questo è un altro elemento che va a incidere economicamente in modo pesante sulle aziende e sulle casse delle nostre partecipate. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

Chiedo ai Consiglieri Bernini e Avvenente se lasciano un attimo qualche secondo la parola di nuovo alla Consigliera Fontana che deve fare una brevissima precisazione.

Consigliere Fontana, a lei pochi secondi. Via.

Intervento fuori ripresa microfonica

La Consigliera FONTANA Lorella Lega Salvini Premier

Volevo solo fare una precisazione. Per quanto riguarda il discorso dei tamponi che ho chiesto, ovviamente io ho parlato di AMT ma intendevo per il trasporto pubblico locale, quindi anche per gli autisti di...

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

ATP.

La Consigliera FONTANA Lorella Lega Salvini Premier



COMUNE DI GENOVA

Ecco, esatto, perché io assolutamente, cioè, intendevo i lavoratori in senso lato del... Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Certo. Grazie.

Quindi, la parola al Consigliere Bernini. Prego.

Il Consigliere BERNINI Stefano Partito Democratico

Grazie, Presidente.

Temo che il mio sarà un intervento fuori dal coro. Mia nonna, che era una contadina padana, mi diceva sempre: "Aiutati che Dio t'aiuta" e, quindi, la riflessione che ho fatto ascoltando gli interventi che mi hanno preceduto è ma come facciamo noi a aiutarci?

Perché, per essere chiari, il richiamo reiterato da tutti a fare fronte comune per andare a battere cassa al Governo che, in questo caso, è il dio per ottenere dei soldi per il trasporto pubblico locale, temo che lo facciano tutte le città e tutte le province del nostro Paese.

Perché, ahinoi, il COVID ha colpito tutto il Paese, anzi, ha colpito anche al di là delle Alpi, dal Manzanarre al Reno, e, di conseguenza, tutti chiederanno maggiori risorse finanziarie per fronteggiare questa emergenza.

Cosa che, peraltro, vale anche per mille altri servizi pubblici che devono essere in condizioni particolari erogati.

Quindi, se dobbiamo andare tutti a Roma ci troveremo in distanze che non sono consone alla situazione COVID che stiamo vivendo e comunque le risorse sono quelle e ci saranno criteri di distribuzione legate alla quantità di popolazione magari che deve essere servita.

E, in questo caso, la nostra regione sarà chiaramente penalizzata perché sappiamo che, rispetto al numero degli abitanti, noi abbiamo dei costi di gestione del trasporto maggiori per questioni di carattere orografico e via dicendo.

E allora torno alla domanda che molti altri hanno già fatto: ma quali sono le strategie per fronteggiare questa questione? Perché benissimo quello che ci è stato così sfarinato da parte dell'Assessore e da parte dell'amministratore unico, ma manca un'indicazione su quali sono i percorsi strategici che si intendono sviluppare.

E sono di due tempi diversi: c'è un percorso immediato e c'è un percorso futuro.

Perché io vorrei ricordarvelo, la virtuosità di un'azienda di proprietà pubblica non sta nel fatto che fa pagare tanto agli utenti e, quindi, ai cittadini che sono anche proprietari dei mezzi e del servizio stesso organizzato in azienda, ma sta nell'efficacia e nell'efficienza della spesa da parte del cittadino stesso.

Quindi, la virtù io la misuro magari più sulla soddisfazione del bisogno del cittadino che non sul 35% di contribuzione ai costi della gestione.



COMUNE DI GENOVA

E temo che la nostra azienda, da questo punto di vista, sia meno virtuosa di tante altre che ci sono nel territorio.

Però, questa programmazione, la nostra Costituzione, il nostro ordinamento giuridico, la mette in capo alla regione che non appare mai nelle nostre Commissioni. Mai ci viene a raccontare, non ci ha raccontato nel passato, non ci racconta oggi – mi rendo conto che oggi siamo anche in assenza di un Assessore delegato, di conseguenza figuriamoci.

Però, questo ci chiama ad avere naturalmente nuovi momenti di approfondimento, una nuova Commissione in cui sia possibile avere anche la presenza di una rappresentanza regionale per capire quali sono le strategie. E le strategie a breve dipendono anche dalla conoscenza corretta del fabbisogno.

Ora, io capisco le idee buttate lì come se fossimo al bar, possiamo anche dire differenziamo gli orari e così via; però, in realtà, la situazione è complessa, andrebbe affrontata in modo complesso, ma non è che non si possono avere i numeri.

Io ricordo che, da Presidente di Municipio, l'indagine sul trasporto rispetto alle scuole fu facile organizzarla con l'aiuto dei presidi.

In luoghi di lavoro forse è un pochino più complesso perché non abbiamo più le grandi fabbriche, i grandi aggregati, ma a grandi linee si può riuscire a trovare un modo per programmare l'offerta sulla base di un fabbisogno chiedendo anche al fabbisogno stesso di regolarlo.

Però, non è che lo possiamo dire come se fossimo al bar dello sport, bisogna che ci sia qualcuno che richiama l'azienda dei trasporti e i rappresentanti dell'utenza ad un momento di confronto veloce, anche non approfondito... ma tanto per riuscire a sgranare i numeri e saper adeguare il servizio.

Non mi pare che ci sia stato detto questo da parte né dell'amministrazione di AMT, né da parte del Comune.

Io lo ricordo, la AMT è un'azienda, però è un'azienda di proprietà del Comune di Genova e di altri Comuni. È un'azienda essenzialmente pubblica e, quindi, deve fare l'interesse soprattutto del suo azionista e il suo azionista siamo noi cittadini. E, quindi, deve rispondere in primis ad un fabbisogno.

Io posso anche pensare di ridurre le corse, ma devo sapere come e dove in modo tale che possa aumentarle nei punti in cui c'è più fabbisogno, cioè devo sapere quali sono quelle che non sono efficaci ed efficienti e magari ridurre quelle.

Non buttarla lì come se fosse appunto soltanto un problema di bilancio di un'azienda quando, in realtà, si tratta di un problema di bilancio di una città e dei fabbisogni dei cittadini. L'azienda è di proprietà dei cittadini, non viceversa, e questo vorrei che fosse ricordato anche dalla componente sindacale.

Mi dispiace dover dar ragione, soffro a dover dar ragione alla Consigliera Fontana, però c'è anche una programmazione di carattere, invece, di più a medio lungo termine che continuiamo a non avere.

Anche nel breve può essere utile, ma soprattutto se continua questa situazione lo sarà. Il problema dell'integrazione tra rotaia e la gomma è un problema fondamentale e anche questo va affrontato dalla Città metropolitana ma



COMUNE DI GENOVA

soprattutto dalla Regione che ha la delega a gestire questo rapporto tra gomma e rotaia, perché è lì che avviene la scelta e, quindi, ancor di più c'è bisogno di capire che intenzioni ha.

Io posso dire soltanto che per il Ponente di questa città i soldi, i progetti esecutivi per arrivare a migliorare il servizio su rotaia c'erano, ma sono tre anni che nessuno più parla con chi dovrebbe gestire lo sviluppo di questi interventi. Io posso anche pensare che le righe gialle possano servire a qualche cosa; in realtà, nella parte residenziale sì, ma lì ci sono già in modo abbastanza consistente.

Nella parte, invece, caratterizzata dalla compresenza tra residenze e attività produttive, quello che abbiamo riscontrato di fatto, cronometro alla mano, è che l'inserimento di righe gialle nel Ponente nella fascia produttiva ha creato degli intasamenti tali per cui gli autobus ci hanno messo più tempo e hanno avuto una velocità commerciale minore di quella che avevano quando le righe gialle non c'erano.

Mentre invece, se uno semplicemente facesse, sviluppasse il progetto – ora non lo faccio perché l'ho gestito in passato io, ma perché è un bisogno che hanno i miei concittadini – di demolizione della stazione di Sestri Ponente già programmata, già progettata a livello esecutivo e già in parte finanziata ma si continua a traslare l'impegno di anno in anno perché nessuno se ne occupa, risolve per il Ponente un problema per tutta la circolazione commerciale, sia quella legata al trasporto pubblico che a quello privato.

Però, nulla è stato fatto in questi tempi, eravamo tutti lì a guardare il ponte, ma sotto il ponte nulla è cambiato. Nihil sub sole novum, per citare la Bibbia.

Allora, questi sono gli elementi che mi piacerebbe poter capire, perché sulla base di questo io posso giudicare se le strategie che si vogliono mettere in atto sono strategie effettive o se l'unica strategia che è quella che ci è stata oggi raccontata è... a piangere per avere più soldi. Ci troveremo in compagnia di tanti altri che con noi piangeranno.

L'unica preoccupazione è che ci siano altre città che piangono meglio o che possono dimostrare di aver impiegato meglio le risorse e, quindi, piangeremo ancor di più dopo quando non avremo quanto pensavamo di aver avuto.

Se, invece, dimostrassimo di avere i progetti per riuscire a modificare davvero quella che è la qualità del nostro servizio, forse potremmo avere qualche risultato in più.

Il trasporto pubblico efficiente è un fattore anche di marketing territoriale che consente a una città di attrarre nuovi investimenti. Il fatto che ci sia stato questo lungo periodo di stasi nella progettazione del miglioramento del trasporto pubblico è uno degli elementi negativi per questa città che già ne ha tanti.

Io ho due figli tutte e due in età in cui hanno potuto fare le scelte relative allo sviluppo della loro vita e adesso io sono solo in casa col gatto che ha paura di uscire anche sul terrazzo e lo fa con molta attenzione guardandosi intorno, ma i miei figli hanno lasciato Genova per avere uno sviluppo professionale e formativo.



COMUNE DI GENOVA

Allora, questa è la realtà di una città che continua a piangere ma non a progettare. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, Consigliere Bernini.

La parola al Consigliere Avvenente, poi il Consigliere Terrile; poi trenta secondi il Consigliere Crivello per una appendice e poi il Consigliere Villa per adesso. Prego, Consigliere Avvenente, a lei la parola.

Il Consigliere AVVENENTE Mauro Italia Viva

Grazie, Presidente.

Se Bernini è stato fuori dal coro cercherò di esserlo anch'io, perché la rivalità tra il Ponente cittadino non può esaurirsi in questo modo.

Ora, al di là delle battute, io credo che alcuni interrogativi emergono in maniera chiara anche dal dibattito che si sta sviluppando quest'oggi. Fossimo stati in tempi normali, neutri, si prendeva atto della gestione oculata che è stata fatta, di tutti i tentativi virtuosi da parte della dirigenza delle aziende che, in un momento di grandissima difficoltà oggettiva, tutto sommato dal punto di vista economico hanno dato risultati ragionevolmente comprensibili in una situazione che ha visto una drastica diminuzione dei passeggeri, soprattutto nel periodo dal lockdown. Ma la domanda è: ma come si coniuga la raccomandazione a non organizzare feste casalinghe per più di sei persone con il fatto che ogni singola di queste sei persone, ammesso e non concesso che partecipi a una festa contenuta e ristretta non superiore al numero di sei, all'indomani mattina per recarsi a lavorare deve salire sugli autobus cittadini o sui treni cittadini dove ci sono sei volte sei, sessanta volte sei, seicento volte sei persone stipate in uno spazio oggettivamente molto ristretto?

Se continuiamo con questo tipo di modalità di trasportistica, io ho la sensazione che il prossimo lockdown non sarà così lontano. Anche se tutti si stracciano le vesti, si strappano i capelli – chi può farlo – dicendo che potrebbe essere la sciagura e la rovina del popolo italiano, ne sono assolutamente convinto. Ma da questo punto di vista qua, credo anche – sono e non ho nessuna velleità di essere uno di quegli scienziati che non perdono occasione tutte le sere per dire in una trasmissione una cosa nell'altra il contrario di quella che hanno detto precedente, insomma, una serie di elementi in contraddizione fra di loro. Però, un elemento è chiaro e credo che sia sotto gli occhi di tutti: basta salire su un autobus alla mattina o alla sera per rendersi conto di quale tipo di sovraffollamento c'è.

Allora, da questo punto di vista qua, l'Amministrazione comunale genovese che cosa intende fare per cercare di scongiurare, limitare, ridurre al massimo questo tipo di rischio potenziale molto forte per i cittadini che utilizzano questi mezzi pubblici?



COMUNE DI GENOVA

È sufficiente dare indicazioni agli autisti dicendo, come era successo, riempite la capienza fino all'80%? Me lo raccontate, mi spiegate quante volte un autista ha tirato il freno a mano e si è girato verso gli utenti dicendo: "Le ultime venti persone che sono salite scendano tutte perché siamo oltre l'80%"?

Ma pensate davvero che mi viviamo nel paese di Alice delle meraviglie? Cioè, ma questa roba qua, con tutto il rispetto per le norme che ci vengono catapultate dall'alto, sono di fatto irrealizzabili.

E allora, o siamo nelle condizioni di mettere in servizio un numero maggiore di mezzi in modo da scongiurare questo sovraffollamento. Dove li prendiamo? Chi ci mette i soldi? E santo cielo, ci sarà una serie di migliaia di miliardi che ci arriveranno dalla Comunità europea, e allora non vedo perché non si possa anche noi approfittare per cercare di svecchiare il parco mezzi che è chiaramente obsoleto.

Chiudo aggiungendo due elementi. Il primo. Abbiamo notato con una certa soddisfazione – questo però non sta avvenendo ovviamente dappertutto – che si stanno sostituendo i vecchi autobus che avevano sedici, diciotto, vent'anni e che cadevano a pezzi, con un elemento di inquinamento dell'aria che ci vorrebbero settantasei miliardi di monopattini e di biciclette elettriche a pedalata assistita per controbilanciare quel tipo di inquinamento.

Stanno piano piano per essere sostituiti, in alcune parti della città lo sono già stati, e, quindi, questa deve essere, secondo il mio punto di vista, una strada che è stata intrapresa che deve essere irreversibile; si deve andare sempre di più verso l'elettrico, verso questo tipo di modalità trasportistica.

Però, esistono ancora dei quartieri collinari dove questi mezzi sono ancora in opera. Sono ancora in opera.

Ultimissima cosa. Che cosa si intende – fare se n'è discusso anche ieri, se non ricordo male, in un'interpellanza, in un'interrogazione in Consiglio comunale – per garantire la sicurezza del personale viaggiante degli autisti che troppo spesso sono esposti alle intemperanze di bande di giovinastri che, in alcune zone della città, decidono di utilizzare i mezzi pubblici come se fossero un'auto privata. Decidono loro quando partire, decidono loro quanto fermarsi, quando fermarsi, dove fermarsi.

Allora, questa modalità io credo che sia ormai diventata insopportabile per il personale viaggiante e per la sicurezza degli altri utenti che pagano il biglietto e che hanno diritto al rispetto della temporalità delle corse. Bisogna inventarsi qualche cosa per cercare di scongiurare e garantire la presenza sui mezzi, laddove è possibile.

È chiaro che non si può fare ogni mezzo un agente della Polizia municipale, ma intensificare i controlli per scongiurare questo tipo di ignobili atteggiamenti nei confronti delle persone che stanno lavorando.

Ed è inimmaginabile che un autista si alzi la mattina per andare a lavorare onestamente il suo lavoro e rischi ancora di prendere qualche schiaffo, quando va bene, se non essere aggredito pesantemente.



COMUNE DI GENOVA

È successo solamente questa mattina o ieri pomeriggio nella città di Bologna, se non ho sentito male al telegiornale, dove un autista che osava rimproverare due ragazzotti perché erano seduti senza mascherina e in più fumavano sull'autobus, è stato aggredito pesantemente e addirittura inseguito fuori dall'autobus e preso a calci e a botte.

Allora, possiamo ancora tollerare questa roba? Io credo proprio che sia giunto il momento di dire una volta per tutte basta, perché queste persone sono lì per lavorare e per fornire un servizio, non possiamo lasciarle abbandonate a questi delinquenti che non hanno niente di meglio da fare che prendersela con le persone oneste. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

La parola al Consigliere Terrile. Prego, a lei.

Il Consigliere TERRILE Alessandro Luigi Partito Democratico

Grazie, Presidente.

Sono stato io a chiedere questa Commissione il 17 luglio dopo aver letto un comunicato stampa dell'azienda AMT che riferiva di un'indagine compiuta tra il 6 e il 14 luglio su un campione di 1908 passeggeri; l'indagine si concludeva dicendo che il 32% – eravamo a luglio al tempo – degli abbonati non aveva ripreso gli spostamenti abituali.

E, quindi, si lanciava – almeno, non lo lanciava l'azienda ma si desumeva – un allarme per i conti dell'azienda.

Ora, io ho ascoltato, anzi, ringrazio tutti gli auditi, l'Assessore Campora, i sindacati, i rappresentanti dei consumatori e penso che sia stato utile per iniziare una discussione che, però, dovrebbe portare anche in qualche modo ad assumere delle decisioni. O, meglio, a far sì che l'azienda e la Giunta assumano delle decisioni.

Mi domandavo, però, se non sono a disposizione dei numeri un po' più precisi, perché io ho sentito l'Assessore Campora che dice – e giustamente, penso che, anzi, sia assolutamente condivisibile – che il Comune è pronto a fare la sua parte per aiutare l'azienda rispetto al calo del fatturato che gli deriva dal taglio degli abbonamenti e dei biglietti che sappiamo incidono per un po' più di un terzo sul bilancio di AMT.

Ho sentito la richiesta di fondi che verranno dal Governo e di una prossima divisione di un fondo che vale circa 400 milioni per cui a Genova dovrebbero arrivarne quattro o cinque, insomma, in questa misura.

Mi domandavo, però, se c'è già una stima di quanto è questo fabbisogno, per capire se poi, al netto di quello che arriverà dal Governo, da questo fondo nazionale, quanto dovremo metterci noi.



COMUNE DI GENOVA

Quindi, visto che saremo chiamati nei prossimi mesi ad approvare un bilancio del Comune, se già è stata fatta dall'azienda o dall'Assessorato alla Mobilità una stima di quanto è il fabbisogno di risorse aggiuntive che poi dovranno venire o dal Comune, dalla Regione, dal Governo, per garantire il servizio.

Vista la disponibilità che ha dimostrato l'Assessore, e ho sentito tanti Consiglieri che erano d'accordo, penso che sarebbe utile pensare ad un aggiornamento costante della situazione, anche in ragione del fatto dell'evoluzione dei contagi, del tema degli orari di punta, perché è evidente che nell'orario di ingresso delle scuole gli autobus sono molto sotto pressione.

E, quindi, credo che ci sarebbe da fare una riflessione più ampia che riguarda, per esempio, anche non solo l'aumento delle corse – che, però, poi sappiamo tutti che, oltre un certo limite, l'aumento delle corse è un argomento che rimane solo astratto e difficilmente diventerà concreto.

Ma anche penso la modifica degli orari di ingresso – parlo soprattutto delle scuole superiori dove la modifica degli orari d'ingresso non crea grandi scompensi alle famiglie.

Insomma, su questo punto credo che ci debba essere una riflessione un po' più ampia.

Come una riflessione un po' più ampia sarebbe bene che ci fosse – ovviamente non in questa Commissione ma in Commissioni future – anche sul paventato rischio, anzi, rischio, direi quasi certezza del taglio delle linee collinari che è previsto dal piano presentato dal Comune al Governo per l'introduzione dei filobus.

Abbiamo visto negli allegati al progetto, sono molte le linee che perdono parte importante del percorso o che vengono ridotte in modo sensibile imponendo a chi deve raggiungere dai quartieri collinari il centro di fare almeno un cambio, mentre invece oggi, molte di queste linee portavano a Brignole piuttosto che in capolinea centrali.

Penso che sia giusto fare questo aggiornamento e, quindi, chiedo al Presidente Ottonello di concordare appunto un approfondimento su questi temi.

E chiederei all'Assessore Campora o al Presidente Beltrami se, effettivamente, dei numeri su qual è il fabbisogno rispetto al calo di utenza che c'è stato in questi mesi di AMT per far quadrare i conti, se c'è già un calcolo. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie a lei. Senz'altro.

La parola al Consigliere Crivello per una domanda dimenticata. Prego, Consigliere, a lei la parola.

Il Consigliere CRIVELLO Giovanni Lista Crivello

La ringrazio.



COMUNE DI GENOVA

Sarò brevissimo, nel senso che poco prima delle 15 con altri ho sollecitato affinché AMT e ATP ci facciano un po' sapere la programmazione in riferimento a questa tragedia della pandemia.

Allora, io non è che voglio riprendere il tema evitando di collocarmi tra i tifosi o contrari delle corsie gialle, ma, se non ricordo male, in più di un intervento, sicuramente Antonio Grifi se non ricordo male.

Allora, nel quadro – questa è la domanda – della domanda di sicurezza, di distanziamento sociale, quindi utenti e personale non...

Tra l'altro non so chi ha visto, io sono d'accordo con la Gabbanelli, non so chi si è inventato questo termine di distanziamento sociale; distanziamento fisico, ecco, lei diceva. Eh, sono... distanziamento sociale è un'altra cosa, ha proprio un altro significato.

Ma per tornare sulla domanda, quindi, non è corsie gialle o meno. Ma dinanzi a una situazione tragica come questa, se non è stato fatto, la possibilità tra le cose – spero che non sia considerata una chiacchierata da bar.

Ma ecco, su questo tema della velocizzazione, quindi, la moltiplicazione dell'offerta, questo aspetto – non so se chiamarle corsie di emergenza, corsie gialle, come diavolo vogliamo. Ma dinanzi a una situazione di pandemia, che non deve essere definitiva, un ragionamento da questo punto di vista AMT lo ha fatto? È possibile farlo?

Magari nel riaggiornamento, Presidente, è chiaro che il aggiornamento, a parte il quadro complessivo delle Commissioni, deve essere un riaggiornamento io penso direi veloce, ecco, non tra una settimana o due settimane.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

La parola al Consigliere Villa e poi al Consigliere Putti. Prego.

Il Consigliere VILLA Claudio Partito Democratico

Grazie. Buonasera a tutti.

Ma brevemente anch'io ho rilevato due brevissime considerazioni. Una innanzitutto è che siamo in un periodo dove non possiamo avere, perché non è ancora in carico, un Assessore regionale ai Trasporti che ci dica quali sono le intenzioni di questa Regione.

Ricordo semplicemente che l'Assessore regionale non lo abbiamo mai visto nelle nostre Commissioni anche prima del lockdown.

Ricordo a tutti, ma sicuramente molto meglio di me lo saprete, che il trasporto pubblico locale è una competenza regionale con risorse anche regionali, dove le regioni indicano delle priorità nei loro bilanci.

E dove, facendo un'analisi di quelle che sono le risorse messe a disposizione negli ultimi anni, si rileva che sul trasporto pubblico in percentuale sono state messe a disposizione meno risorse che su altri capitoli di spesa. In poche parole, piacciono



COMUNE DI GENOVA

di più le passerelle rosse e i fuochi d'artificio che il trasporto pubblico, secondo me, certamente con le dovute proporzioni, ci mancherebbe.

Altrettanto, quindi, io spero davvero che si colga invito al Presidente della Commissione a farlo e appena verrà nominato appunto un Assessore regionale ai Trasporti, magari ci possa dire – cosa che non abbiamo sentito dall'Amministrazione precedente – quali sono le risorse in base alle richieste dei singoli Comuni (in questo caso nostro), quindi delle singole aziende per potere operare e fare.

Altrettanto facciamo bene insieme a chiederci quante sono effettivamente le risorse che verranno trasferite dallo Stato, quindi dal Governo, alle chiaramente Amministrazioni locali; e si aggirano intorno, come abbiamo detto, sembrerebbe ai 4 milioni, eccetera, per Genova, ma lo avete già detto voi.

Però ecco, io vorrei capire appunto, come qualcuno ha già detto meglio di me prima, se a questa nostra richiesta, vostra richiesta del management e dell'Assessore mi sembra, di risorse per il trasporto pubblico, si possa già avere in mano per che cosa si chiedono questi soldi.

Perché tutto questo coincide esattamente con una trasformazione che sul trasporto pubblico locale sta arrivando a Genova che è quella dei famosi filobus, bus elettrici autonomi o non so come si chiamano, ecco.

E, quindi, su una chiaramente programmazione, su una ridefinizione di proposte di trasporto pubblico locale, quindi di aumento di velocità commerciale, perché questo possa essere almeno compreso meglio da me come credo dagli altri Consiglieri.

Ricordo semplicemente che oggi siamo a discutere certamente degli effetti che ha posto questa emergenza su chiaramente il non introito e bilanci della AMT; ma anche prima, nelle poche occasioni che ci sono state date di parlare in Commissione di trasporto pubblico, si parlava di come non si erano raggiunti degli obiettivi.

Cioè come AMT non era stata interessante o appetibile ai cittadini genovesi perché si potesse fare più corse, quindi fare più biglietti, fare più abbonamenti. E, quindi, ahimè, qualcuno di noi ha già tirato fuori alcune proposte che anche adesso non sono mai avvenute, come quella, ad esempio, della realizzazione delle strisce gialle o delle corsie protette cosiddette. Cosa che il Sindaco e altrettanto l'Assessore si azzardano a fare, io credo, perché sanno benissimo che avrebbero nei cittadini – adesso magari dopo le elezioni forse qualcosa si farà di più, ecco. Ma si consenta agli autobus di viaggiare in una velocità commerciale un po' più idonea tanto da far sì che, ad esempio, per quello che riguarda la mia Val Bisagno, non si vada in centro in cinquanta minuti, in un'ora, un'ora e dieci, ma si va da magari in venticinque, trenta minuti, ecco, con una corsia protetta che chiaramente comporterebbe delle diminuzioni di parcheggi.

Che, sapete bene, elettoralmente non paga molto, ecco. Ora magari dopo queste elezioni forse anche si riuscirà a fare qualche corsia protetta in più.

Ma altrettanto non si sono mai realizzati dei parcheggi di interscambio, che io ho proposto ma che credo altrettanto abbiano fatto, per potere consentire a uno di



COMUNE DI GENOVA

scendere dalla propria macchina venendo dalla Val Varenna e prendersi un autobus magari in maniera decente per accedere al centro cittadino.

Ecco, io credo che manchino un po' queste cose alla discussione, perché se noi continuiamo a chiedere soldi – e va bene, giustamente siamo tutti d'accordo che manchino le risorse – io credo che bisognerebbe arrivare lì con una progettazione pronta e per che cosa si chiedono.

Ora, si parla tanto di prendere soldi dall'Europa, di utilizzare le risorse che verranno, eccetera, eccetera. Ricordo che tanti di quelli che parlano, non in questa Commissione ma in generale, non erano d'accordo neanche sul fatto che ricevessimo dei soldi dell'Europa, ma questo è un altro discorso. Però, al di là di questo, ecco, io credo che sia semplicemente questo.

Ultima considerazione che faccio. Anch'io ho rilevato che nella proposta appunto che abbiamo letto sui giornali sulla riprogrammazione, quindi in occasione nel Piano della mobilità, sono state rilevate parecchie cancellazioni o sembrerebbero essere cancellate nel prossimo futuro tante linee collinari o alcune corse non coinciderebbero più, venendo sostituite probabilmente da linee appunto di questi nuovi filobus che verranno a marciare sulla nostra città.

Ecco, io mi chiedo, ricollegandomi a quello che ho detto prima, ma questa cosa l'avete considerata tale perché si possa considerare che, ad esempio, in alcune parti della città – cito la Val Ponente, io cito la Val Bisagno, eccetera – si possa riuscire anche con questi nuovi mezzi a camminare in maniera più veloce verso il centro città? Cioè, io questi numeri e questi tempi non li ho ancora visti.

Ripeto, per camminare più veloce conosco semplicemente una cosa: realizzare delle corsie protette che possano rendere la cosa più veloce e che gli stessi lavoratori della AMT e i loro rappresentanti hanno sempre chiesto. Se no, io credo che qui non ragioniamo di altro che.

Quindi, anch'io rinnovo l'invito magari a rivederci presto, sperando davvero di avere qualcuno della Regione che ci dica quante saranno da subito, ecco, le risorse che si pensano di mettere su queste cose qui.

E altrettanto riuscire insieme a capire – e questa è una cosa che abbiamo già chiesto, lo sa bene il collega Terrile – in questa nuova riorganizzazione appunto delle linee cosa andiamo a perdere e che cosa andiamo a guadagnare con la sostituzione di nuovi.

Ricordo che c'è in atto ancora una discussione molto accesa sulla individuazione delle autorimesse dove accogliere questi mezzi; io provengo da incontri, riunioni, so ad esempio a Levante che non si vogliono realizzare alcune cose.

Ecco, io credo che tutte queste cose andrebbero ragionate anche in queste occasioni. Mi sembra semplicemente che le due cose si possano tenere divise e, quindi, magari proporle in un'altra prossima e vicina Commissione. Grazie a tutti.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

La parola al Consigliere Putti e successivamente al Consigliere Pandolfo.



COMUNE DI GENOVA

Consigliere Putti, prego, a lei.

Il Consigliere PUTTI Paolo Chiamami Genova

... volevo solo sottolineare questa cosa.

Cioè, ringrazio gli intervenuti che ci hanno portato una fotografia della situazione del trasporto pubblico e in qualche modo ci hanno... punto di vista delle rappresentanze dell'azienda e dei lavoratori...

Io credo che, però, per riuscire ad uscire da questa, e in questo senso ((ringrazio l'Assessore)) che ha subito dato una disponibilità in tale direzione, si debba cercare di costruire la prossima Commissione in modo tale che ci siano contemporaneamente in qualche modo i due vulnus di questo momento.

Da un lato, la difficoltà che attraversa il trasporto pubblico in questo momento legato alla pandemia e, quindi, alle difficoltà di esercizio del trasporto pubblico, alla riduzione dei fruitori, si è detto, eccetera; e dall'altro, quali sono le condizioni per far sì che il trasporto pubblico sia effettivamente sicuro per i passeggeri e consenta ai passeggeri in qualche modo di prendere il trasporto pubblico con tranquillità. Anzi, di essere in qualche modo incentivato.

Perché queste due cose, se non riusciamo a metterle assieme, andranno per forza in antitesi e creeranno da un lato o una difficoltà al trasporto pubblico o una difficoltà in termini di rischi ai fruitori dei servizi.

Lo dico perché se uno apre le dichiarazioni dei principali virologi di questi giorni, indicano il trasporto pubblico come uno dei luoghi principali di rischio. E, quindi, è ovvio che ci sia meno gente che prende il trasporto pubblico e, quindi, è ovvio che ci sia una crisi del trasporto pubblico.

Dall'altro, è ovvio anche che chi prende il trasporto pubblico vada incontro a quei fattori di rischio che vengono in qualche modo amplificati e riproposti dagli esperti del settore.

Quindi, io credo che la Commissione debba essere una Commissione univoca su questi due temi, cioè come rendere sicuro il trasporto pubblico, che può anche essere aumentare le corse, e come fare una progettazione per fare stare in piedi coerentemente e correttamente l'azienda.

Questa, secondo me, dovrebbe essere la visione della corretta Commissione che io auspico per la prossima volta.

Comprendo che abbia degli elementi di complessità, ma altrimenti ho il timore che, se affrontiamo solo le difficoltà dell'azienda senza tenere conto del perché l'azienda è in difficoltà in questo momento e del come affrontare la concausa per cui è in crisi l'azienda, abbiamo una visione miope e tutto quello che possiamo produrre in qualche senso vada poi contro quelle che sono, invece, le auspiccate direzioni delle normative sulla prevenzione.

Se facciamo, viceversa, solo un'analisi sugli aspetti di prevenzione, non teniamo conto che in questo modo potremo apportare... difficoltà l'azienda che è un bene comune e oltretutto potremo esporre altrimenti le persone a non avere più mezzi di trasporto se non il mezzo privato che non tutti hanno, che vogliamo in qualche



COMUNE DI GENOVA

modo sia comunque disincentivato perché altrimenti causa problematiche alla città e che non è garanzia della condivisione dei diritti.

Queste due cose, secondo me, vanno messe assieme in una Commissione. Capisco che possa essere complesso, però solo così saremo davvero capaci di affrontare la problematica di cui stiamo parlando assieme.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

La parola al Consigliere Pandolfo e successivamente al Consigliere Salemi.

Il Consigliere PANDOLFO Alberto Partito Democratico

Grazie, Presidente.

Io credo che nel previsto aggiornamento che dobbiamo fare, sia necessaria la presenza anche della Regione Liguria più volte invocata e emersa anche oggi, anche a seguito di quello che è il dibattito che è in corso in queste ore... interlocuzione tra il Governo che ha oggi stesso dato rassicurazioni rispetto al fatto che nella prossima manovra finanziaria ci saranno nuove risorse per il trasporto pubblico locale a fronte appunto di nuove necessità che sono dovute a questa emergenza, a una recrudescenza che sta emergendo e la cui difficoltà proviene evidentemente anche in gran parte dal trasporto pubblico locale. E, quindi, dicevo, la necessità che ci sia una Regione che, tra l'altro, nello specifico in Liguria, pur non avendo mai avuto il piacere di avere un confronto con la Giunta regionale in questi anni, però già senza le deleghe vedo che replica anche alle esortazioni che fa il Governo rispetto ai temi del distanziamento. Quindi, credo che sia fondamentale. Lo dico perché – e ringrazio gli auditi che ci hanno dato un quadro completo aggiornato sia sul fronte delle aziende, sia soprattutto sul fronte sindacale – le emergenze sono molteplici e alcune prescindono anche dall'emergenza.

Quindi, lo sappiamo, alcune sono in qualche modo strutturali ed è proprio penso della struttura del servizio anche che ci dobbiamo occupare in sintonia con l'Amministrazione regionale che poi ha l'interlocuzione col Governo.

È inutile gridare alla mancanza di risorse quando le risorse ci sono, ci sono anche delle opportunità da cogliere oltre confine, in Europa, bisogna sapere che cosa chiedere.

Quindi, l'Assessore ha fatto riferimento all'inizio ad un progetto nello specifico sul quale l'Amministrazione sta lavorando, abbiamo segnalato quelle che sono le perplessità.

Ci saranno delle criticità da accompagnare anche sul territorio: penso alla Val Bisagno, penso al Levante dove ci sono alcune criticità già segnalate anche rispetto al tema delle rimesse; penso ovviamente anche al Ponente e al futuro che ci deve essere rispetto all'interscambio con la ferrovia.



COMUNE DI GENOVA

Quindi, credo che il ruolo della Regione sia fondamentale, non a parole con le dichiarazioni di replica al Governo così come avvenuto ancora oggi, ma all'interno del dibattito anche a partire dalle nostre Commissioni. Quindi, mi auguro che dalla prossima Seduta, quando speriamo ci sia già anche la Giunta regionale insediata, si possa far conto anche sull'Assessore di riferimento. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

La parola al Consigliere Salemi.

Il Consigliere SALEMI Pietro Italia Viva

Grazie, Presidente.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Prego.

Il Consigliere SALEMI Pietro Italia Viva

... perché non ho avuto la linea inizialmente e qualche problema anche ho riscontrato purtroppo durante la Commissione. Quindi, mi scuso laddove ripetessi o chiedessi delle cose che sono già state, se non ampiamente, quantomeno accennate durante la Commissione.

Sostanzialmente, l'oggetto al mio intervento è qualche articolo io lo chiamo mirabolante, perché tutto sommato faceva piacere leggere dello skytram che arriva fino alla Foce oppure del collegamento con Erzelli che oltrepasserebbe la stazione ferroviaria e arriviamo fino all'aeroporto.

C'erano delle somme di cui si parlava di 500 milioni, se ricordo bene, 230, duecento e qualcosa milioni di fondi da recuperare attraverso il famigerato Recovery Fund – famigerato nel senso che ancora è in itinere questo.

Allora mi incuriosiva e sulla scia dei colleghi che mi hanno preceduto, in ultimo il collega Pandolfo, per la prossima volta sarebbe opportuno anche – io mi rendo conto, siamo in chiusura di Commissione, non sono se tra i nostri ospiti, tra i nostri auditi c'è chi può dare una risposta sulla veridicità di questa progettazione avanzata, in corso, di questi progetti che sono il sogno dei genovesi credo non so, da un secolo o qualcosa di simile.

Credo che a Val Bisagno, quando sentono parlare di tram o comunque di collegamenti che li riguardano, forse non ci credono più. Dico, adesso parlarne in un momento in cui, oggettivamente, stiamo anche cercando di sopravvivere a questa nuova ondata di virus, sembra un – mi rendo conto – quasi perder tempo.



COMUNE DI GENOVA

In realtà, probabilmente anche un ventata d'ottimismo, io sposo questa tesi dico, non fa male, però purché ci sia effettivamente qualcosa di cantierato. Nel senso che si sta realmente predisponendo il progetto, perché quasi sicuramente poi alla fine del Recovery Found qualcosa dovrà per forza arrivare per i trasporti, per il nostro Paese e per la nostra città.

E, quindi, se effettivamente ci stiamo attrezzando per farci trovare pronti, cioè se c'è qualche cosa che sta coinvolgendo ovviamente gli enti responsabili, quindi la Regione e il Comune; e il punto di vista dell'osservazione ovviamente dell'azienda è ((limitato)), un domani si dovrà trovare, speriamo, a gestire questi impianti avveniristici, futuristici e così tanto desiderati.

Però, dico, volevo capire se erano così delle speranzelle per tirarci su di morale oppure se c'è effettivamente qualcosa che si sta facendo su queste due tematiche specifiche. Parlavo di skytram Val Bisagno, parlavo di collegamenti con Erzelli di cui, non più tardi di qualche giorno fa, la stampa cittadina ha fatto una anticipazione.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, Consigliere Salemi.

A questo punto, non vedendo altre richieste di intervento, io darei la parola all'Assessore Campora

E poi vorrei sentire, essendo stati chiamati in causa diverse volte, se sono ancora collegati, l'amministratore unico, dottor Beltrami, e il Presidente ATP, Enzo Sivori.

Consigliere Campora, a lei la parola. Assessore Campora, scusi

L'Assessore CAMPORA Matteo Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Animali, Energia

Grazie, Presidente.

Vabbè, quello era il mio passato, tornerà di nuovo perché le vicende politiche poi sono alterne, non si può mai sapere qual è il futuro...

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, Assessore.

L'Assessore CAMPORA Matteo Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Animali, Energia

... nel senso che mi merito, dopo ventitré anni, un po' di riposo.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio



COMUNE DI GENOVA

Spero di no. Spero di no.

L'Assessore CAMFORA Matteo Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Animali, Energia

A parte le battute, beh, sono stati affrontati tanti temi veramente ampi a partire dall'accenno che ha fatto il Consigliere Salemi, l'ultimo intervenuto, sul Recovery Fund.

Parto dall'inizio, sapendo che non sarò esaustivo ma ribadendo che, ovviamente, in questi mesi, cioè da quando è scoppiata questa pandemia, com'è naturale, com'è ovvio, noi siamo sempre stati con AMT, con il Comune e con gli altri Assessori che sono coinvolti, con la Regione e con ANCI, sempre in contatto con riunioni periodiche anche settimanali.

Anche con ANCI esiste un tavolo a cui io partecipo da molti mesi, di cui fai parte di cui fa parte l'Assessore di Milano, l'Assessore di Bologna, gli Assessori di Napoli, Palermo, Bergamo.

Cioè, c'è un raggruppamento di Assessori che rappresentano le città più importanti che si vedono e si sentono ogni quindici giorni all'interno di ANCI proprio per da una parte dare indicazione ad ANCI secondo quelle che sono le richieste che poi porta sul tavolo del Governo; dall'altro, anche per scambiarsi buone pratiche ma anche scambiarsi, ad esempio, gli indici di riempimento degli autobus, verificare se noi possiamo dare consigli a qualche altra città e viceversa. Quindi, c'è un confronto, com'è ovvio, ogni quindici giorni grossomodo con l'ANCI.

Abbiamo avuto anche incontri col MIT anche con il Sottosegretario, ricordo gli incontri anche con il Sottosegretario Traversi. Questo per specificare che abbiamo un'interlocuzione continua.

Poi esiste l'interlocuzione che ha AMT, quindi l'azienda, all'interno dei tavoli delle associazioni di categoria – pensiamo ad ASSTRA – a cui partecipa anche Beltrami e, quindi, è costante il pressing e la comunicazione di quelli che sono i fabbisogni della nostra società.

Che poi sono i fabbisogni un po' di tutte le società italiane ma non solo, questo è un problema europeo, mondiale, per cui certe dinamiche sono molto simili non solo in altre regioni, ma in altre nazioni.

Primo. Aumentare le corse da un giorno all'altro o comunque in poco tempo è difficile, perché se oggi tutte le città volessero aumentare le corse o comprare degli autobus, probabilmente non troverebbero neppure gli autobus perché gli autobus vanno prodotti.

E nel momento in cui 250 milioni di abitanti e più di venti nazioni chiedono degli autobus, è evidente che il sistema non è pronto neppure per fornirgli questi autobus – facendo finta che poi ci siano i soldi.

Quindi, la situazione è estremamente complessa. Proprio per questo, AMT insieme – devo dire, lo sottolineo, insieme ai sindacati perché il ruolo dei sindacati è stato fondamentale.



COMUNE DI GENOVA

Ricordiamo che comunque AMT nell'azienda sono stati utilizzati – mi riferisco alla consegna della famosa catenella a difesa degli autisti, che siamo state una delle prime città, e questo per merito soprattutto dei sindacati che hanno fatto delle proposte concrete e le fanno ancora.

Quando c'è da sottolineare cose che non vanno lo fanno e, naturalmente, è giusto che lo facciano.

E questo senso di squadra e di responsabilità lo abbiamo percepito ((e c'è)) sempre, come percepisco il segno, il fatto che remiamo tutti dalla stessa parte in un momento difficoltà anche da parte di tutti i Consiglieri, siano di maggioranza o siano di opposizione.

La questione economica l'ha spiegata direi bene Beltrami, la situazione economica e finanziaria è sottoposta anche qui a un tavolo di controllo quindicinale che facciamo con il collega Piciocchi, a cui partecipa l'azienda, dove si fa un monitoraggio di quello che è il cash flow, di quella che è la liquidità, proprio per capire a fine anno quelle che saranno le minori entrate.

Quando si faceva riferimento a questo importo di 14 milioni che viene messo da parte, è evidente che una importante fetta di questi 14 milioni servirà ad aiutare AMT e, quindi, a fare in modo che AMT possa proseguire nel mantenere comunque il livello di servizi attuali.

E, quindi, questo controllo di gestione di quelli che sono gli aspetti contabili viene fatto settimanalmente, ogni quindici giorni con delle riunioni specifiche, e poi viene monitorato.

Per cui, in questo momento i numeri sono quelli a cui faceva riferimento Beltrami e proprio per questo abbiamo accantonato degli importi che ci aiuteranno poi ad intervenire, a farci trovare pronti.

C'è stata anche l'assemblea a settembre della società in cui poi questa situazione è stata comunicata ai soci.

Quindi, da questo punto di vista, abbiamo messo in atto tutte quelle azioni preventive che ci aiuteranno poi hanno a non trovarci a dare una risposta immediata senza dover perdere tempo. Quindi, abbiamo lavorato in parallelo.

Si è parlato, è intervenuto il Consigliere, poi c'è tutto l'ambito della Città metropolitana. Sappiamo anche che la Città metropolitana in questo momento è il soggetto che affida il servizio, quindi siamo anche in un mondo diverso, lo ripetiamo spesso, rispetto al mondo di qualche anno fa dove gli affidamenti li faceva il Comune.

Oggi abbiamo comunque la Città metropolitana con cui abbiamo ovviamente un rapporto di grande collaborazione, così come ce l'abbiamo con la Regione, perché sempre da diversi mesi noi abbiamo incontri con la Regione.

Alcune volte va l'azienda, alcune volte vado anch'io, dove abbiamo affrontato sia il tema economico e su questo – adesso avremo a breve sicuramente la nuova Giunta – ci sarà un aiuto da parte della Regione.

E abbiamo avuto anche tavoli con i rappresentanti della direzione scolastica regionale proprio prima di aprire le scuole per andare, ed è stata espressa agli ex li



COMUNE DI GENOVA

chiamo ancora provveditori, non si chiamano più così, la necessità di limitare, comunque di fare in modo che gli ingressi siano scaglionati in maniera adeguata. Qualche volta è avvenuto, qualche volta no, ma anche questo è un argomento che continuamente affrontiamo in questi tavoli dove abbiamo tutti i soggetti rappresentati per quanto riguarda il Genova ma non solo, è un problema che riguarda anche le altre città.

Quindi, c'è un tavolo aperto a cui era presente anche ANCI ed erano presenti anche non soltanto il direttore di ANCI, ma anche esponenti che rappresentavano Genova ma che rappresentavano anche l'entroterra – ricordo il Sindaco di Montebruno ed altri soggetti – proprio per dire che questo tavolo, attivato dal Presidente Toti, ha avuto ed ha questa finalità.

Ci sono state molte riunioni del mese di agosto e nel mese di settembre proprio prima dell'apertura delle scuole.

Il Consigliere Grillo raccomandava diverse cose, ma soprattutto il fatto delle Ferrovie dello Stato.

Ferrovie dello Stato, su questo può essere uno degli argomenti da affrontare in maniera specifica. Io oggi nell'intervento introduttivo mi sono limitato all'oggetto specifico dell'Ordine del giorno di oggi, e cioè sull'aspetto finanziario, ma il tema delle Ferrovie dello Stato, su cui spesso interviene anche il Consigliere Bernini, rappresenta uno di quei temi che possono essere oggetto di sviluppo in una Commissione ad hoc.

Proprio per questo, fin dall'inizio ho detto oggi, sapendo che sarebbero usciti altri argomenti, com'è giusto, com'è ovvio, ho già anticipato la mia disponibilità a fare un'altra Commissione.

Abbiamo il tema del riempimento. Il tema di riempimento è così fatto, noi rispondiamo a delle leggi dello Stato, abbiamo dei DPCM che stabiliscono un coefficiente di riempimento.

Però, facendo un calcolo, e mi riferisco a quanto diceva Avvenente, se noi su un 18 metri – faccio un calcolo così, poi magari qualcuno mi andrà a correggere – però l'80% probabilmente sono cento persone; e cento persone naturalmente sono molte e non è detto che queste cento persone all'interno di un 18 metri si posizionino tutte in perfetta distanza tra loro. Magari di queste cento, il 60% sono posizionate più nel retro perché non riescono a avanzare. Questo per dare dei numeri.

Quindi, quando parliamo di numeri sappiamo che l'80% di quanto c'è sul libretto comunque sono un numero di persone importanti per le quali è probabile che poi, nel momento in cui scendono, nel momento in cui salgono, sono naturalmente vicine.

Però, su questo noi rispettiamo quelle che sono le indicazioni del Comitato tecnico-scientifico mediante le quali poi vengono emanati DPCM.

Quindi, nel momento in cui in alcune linee ci sono state e viene segnalata una presenza eccessiva e su queste linee interviene AMT, e sappiamo anche poi da un punto di vista delle mansioni cosa deve fare l'autista, non c'è bisogno che lo



COMUNE DI GENOVA

spieghi, e cosa deve fare il controllore – quindi, molto spesso vi è la necessità delle Forze dell'ordine anche per contestare determinati comportamenti. Quindi, il problema è complesso e anche su questo tema potrà essere oggetto, soprattutto sulle modalità con cui si cerca di intervenire su questi problemi in maniera preventiva; anche su questo lo metterei nella Commissione successiva. Però, vi ho voluto dare questi numeri per far capire che un 18 metri – poi correggetemi – probabilmente l'80% sono circa cento persone. Questo, però, viene fatto nel rispetto di quello che è il DPCM. Dopodiché, se poi il DPCM andrà a porre dei limiti inferiori com'è capitato nei mesi precedenti, naturalmente noi ci andremo ad adeguare. Per riuscire a tenere su il sistema, naturalmente sono stati fatti – e AMT, l'ufficio che si occupa del bilancio sta facendo tutto il possibile anche nel ridurre i costi per quanto possibile. Ci sono dei costi che non sono ((ovviamente)) comprimibili, ci sono costi del personale, ci sono molti altri costi che sono necessari per garantire la sicurezza dei mezzi. I 14 milioni a cui faceva riferimento il Consigliere Crivello sono proprio quei 14 milioni che abbiamo messo tra virgolette da parte, che ci permetteranno di intervenire laddove sappiamo già che ce ne sarà necessità. Le prospettive, ne parlava la Consigliera Fontana. Intanto le prospettive ci sono, nel senso che noi garantiamo, noi come Comune, e ci assumiamo la responsabilità di metterci soldi e di garantire i servizi. Però, è evidente che noi possiamo fare anche delle prospettive con un aumento di quelli che sono i mezzi, ma le prospettive si possono fare laddove abbiamo delle risorse, perché oggi le risorse che vengono date non assicurano nemmeno quello che viene normalmente garantito. E, quindi, per pensare al futuro noi dobbiamo avere la certezza che arrivino comunque i soldi, e su questo tutti insieme facciamo pressione; però, nello stesso tempo, non ci addormentiamo perché sappiamo bene, come è stato detto alcuni Consiglieri, che le esigenze sono tante del Paese. E, quindi, AMT costantemente e il Comune cercano di capire come contenere i costi e come portare avanti un'economia che ci garantisca la sopravvivenza, la garanzia dei servizi, il pagamento degli stipendi che sono assolutamente necessari, in modo tale che tutto questo venga garantito. Dopodiché, abbiamo anche nel cassetto i grandi progetti. Ricordo che comunque quest'anno il Comune di Genova è stato destinatario di uno dei più grandi finanziamenti, il più grande finanziamento ricevuto da una città italiana e forse anche da Genova nel settore in tanti anni, che sono 470 milioni di euro. E questi sono finanziamenti che abbiamo ricevuto dal MIT, quindi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questo è un buon risultato, vuol dire che il Ministero ha ritenuto che AMT, che è il Comune di Genova, che è la mobilità, abbia lavorato in maniera adeguata, tanto che ha riconosciuto – e di questo noi siamo tutti contenti – questo importante finanziamento di 470 milioni che permetterà di fare tante cose.



COMUNE DI GENOVA

Qualcuno accennava ai parcheggi di interscambio. Ebbene, nei 470 milioni abbiamo anche dei parcheggi di interscambio: abbiamo il parcheggio di interscambio di Genova Est, abbiamo parcheggio di interscambio di Genova Nervi e parliamo di circa mille posti auto. Con questi soldi si finanzierà anche questo.

Naturalmente ricordo anche per trasparenza che, da febbraio del 2020, tutti i progetti sono pubblicati sul sito del Comune di Genova, come è stato pubblicato anche attraverso comunicati stampa. Quindi, il materiale che riguarda i quattro assi è ampiamente conosciuto e naturalmente è conoscibile, basta scaricarlo dal sito del Comune di Genova.

Naturalmente, come diceva la Consigliera Fontana, occorre avere dei programmi del futuro e su questo, in questi anni, si è proceduto anche all'acquisto di mezzi. I 470 milioni serviranno anche a comprare circa centotrenta mezzi.

Il progetto prevedeva mezzi da 18 metri, nella proposta che abbiamo fatto noi, che è stata condivisa dal Governo, dal MIT, si parla di indicazioni di passare da 18 a 24 metri.

Naturalmente su questo stiamo aspettando che, però, il Parlamento o comunque all'interno in un decreto si autorizzi comunque l'utilizzo dei 24 metri che attualmente non è possibile utilizzare.

Si sono fatte anche delle ipotesi di ridurre le corse serali. Ecco, su questo bisogna capire, perché da una parte noi abbiamo, invece, richieste da parte dei cittadini di non toccarle le corse serali, proprio perché ci sono dei cittadini piani esigenze.

Faccio un esempio: i turnisti di Fincantieri che finiscono a tarda sera ci hanno chiesto di implementare o comunque di garantire il servizio. Quindi, sulle corse serali da tagliare dobbiamo un attimo verificare insieme anche con i Commissari. Può essere un modo per tagliare i costi, però nel momento in cui tagliamo i costi facciamo sì che poi ci siano dei cittadini che magari sono pochi, ma che non hanno il servizio, così come le corse alla sera della metropolitana.

Nel momento in cui ci saranno i soldi e arriveranno i soldi, noi sappiamo come utilizzarli, sia per garantire il servizio, sia per implementare eventualmente le corse anche in base alle richieste che riceviamo dai cittadini e alle richieste che abbiamo ricevuto e che riceviamo periodicamente anche dai Consiglieri e dai Commissari che ci rappresentano le necessità magari di rafforzare alcune linee. Quindi, nel momento in cui ci saranno più soldi e più finanziamenti – ma io credo che sarà già difficile avere quello che normalmente chiediamo e, quindi, di garantire la compensazione di quelle che saranno le perdite.

Tenuto conto che sarà – forse ha fatto riferimento qualche rappresentante sindacale – il 2020 adesso, ma il 2021 si preannuncia comunque anche quello un anno particolarmente complesso.

Il Consigliere Giordano chiedeva l'istituzione di un tavolo. Il tavolo deve essere credo la Commissione e dobbiamo prenderci l'impegno – me lo prendo io, se lo prende anche il Presidente di AMT e glielo faccio prendere; poi abbiamo la Città metropolitana, la nostra cugina oppure sorella maggiore; abbiamo anche ATP.



COMUNE DI GENOVA

Quello di convocarle con cadenza con un po' più di una volta al mese, una volta ogni quindici giorni, ((vediamo)) con il Presidente, stabiliamo un primo mercoledì o il secondo mercoledì di ogni mese, in modo tale che possiamo essere in grado di dare notizie su un tema che è ovviamente sentito.

E che so bene che i Consiglieri percepiscono l'urgenza, anche a seguito delle richieste che ricevono dai cittadini, ma percependo che rappresenta forse il tema più complesso da affrontare per una città soprattutto come Genova.

Il Consigliere Giordano giustamente citava ANCI e citava anche la notizia mi pare di stamattina a riguardo anche a maggiori risorse. Ben venga, su questo ci lavoriamo tutti insieme, ma noi ci lavoriamo considerando anche che magari alcune risorse non arriveranno e proprio per questo mettiamo da parte i soldi per far fronte.

Quindi, va bene il tavolo strategico, che credo che sia poi di fatto la Commissione, una volta al mese, e il tavolo ANCI che è già attivo e con il quale ci confrontiamo tutti i mesi.

Il Consigliere Bernini faceva il ragionamento tutti chiedono soldi ma non ci sono soldi per tutti.

Proprio per questo, tutte le politiche che attuiamo e tutti i piani che ci sono tengono conto di diversi scenari, come è giusto che sia.

La capienza. Il tema della capienza è stato affrontato dal Consigliere Avvenente e all'inizio ho fatto l'esempio dei 18 metri. Su questo occorre avere delle indicazioni nei DPCM su come comportarci e, nel contempo, noi attuare – e ci sono delle procedure che probabilmente verranno spiegate in una prossima Commissione che io ho già spiegato credo in risposta ad alcune interrogazioni, che sono le procedure che attua AMT per limitare questo problema.

Poi qua naturalmente ci scontriamo su diversi approcci, perché se ((da un lato)) lo smart working diciamo no allo smalto working perché è giusto garantire comunque anche il sostegno delle attività commerciali, dall'altro in qualche maniera sappiamo che lo smart working determina un maggior afflusso.

Dobbiamo tenere insieme le cose, perché comunque tutti hanno diritto di avere introiti e poter sopravvivere; ma tenere le due cose assieme non è sempre facile, soprattutto sapendo che non possiamo aumentare il numero di autobus.

E nel momento in cui noi aumentiamo anche le corsie gialle, sulle quali siamo d'accordo, però aumentare le corsie gialle senza aumentare la proposta, il numero di autobus, torniamo al punto da capo per cui non è detto che l'autobus sia in grado di garantire il numero di passeggeri. Questo per dire che la situazione è estremamente complessa.

Quindi, per quanto riguarda Avvenente, noi ci atteniamo ai DPCM.

Concordo con alcune valutazioni che sono state fatte per cui sull'autobus con la mascherina – e devo dire che dai ritorni che abbiamo anche da... la maggior parte dei genovesi utilizza la mascherina... e utilizza la mascherina sugli autobus.

Queste almeno sono le notizie che ho.

Abbiamo i soldi – faceva riferimento Avvenente ai finanziamenti avuti, abbiamo i 470 milioni di euro. Chiedo poi magari a Beltrami di far pervenire una nota



COMUNE DI GENOVA

proprio sul tema anche della sostituzione dei mezzi, perché in questi anni sono stati sostituiti molti mezzi così come sono state anche installate delle infrastrutture di caricamento elettrico. Penso alle infrastrutture nella rimessa della Foce.

Però, è importante anche qui uno stretto contatto con le Forze dell'ordine e con la Prefettura. So che alcuni sindacati hanno già scritto alla Prefettura proprio perché alcuni interventi devono essere fatti dalle Forze dell'ordine in alcuni casi.

E, quindi, in questo momento è necessario, è opportuno, effettivamente ((c'è)) ed è questo uno dei temi che è stato affrontato anche nel tavolo che periodicamente viene convocato presso la Prefettura sulla sicurezza.

Il Consigliere Terrile chiedeva del fabbisogno. Questo è un work in progress, quindi il fabbisogno noi lo verifichiamo costantemente ogni settimana.

Quindi, 14 milioni, mi ripeto, sono in parte e per gran parte saranno destinati a AMT e, quindi, la Commissione mensile a cui facevo riferimento può andare incontro alla richiesta che faceva il Consigliere Terrile.

Il Consigliere Crivello riproponeva aumentiamo le corse. Aumentiamo le corse è possibile se aumentiamo i finanziamenti, perché a costo zero aumentare le corse non è possibile perché bisognerebbe aumentare il numero di autobus, ma bisognerebbe aumentare anche il numero di autisti e, quindi, bisognerebbe procedere a nuove assunzioni.

Che, però, se non arrivano i soldi che non integrano le perdite, anche questo è un esercizio che risulta difficile. Anche perché noi non possiamo utilizzare tutti i soldi del bilancio del Comune per – già li utilizzeremo quest'anno per coprire le perdite, ma è evidente che questo poi può creare degli squilibri in altri settori che sono parimenti importanti.

Il Consigliere Villa parlava di AMT. AMT, in realtà, poi su questo interviene Beltrami, ha dei numeri importanti. Li ha sempre avuti, li ha avuti oggi ma li ha avuti anche nella precedente Amministrazione, cioè, i numeri sulla bigliettazione di AMT, da un punto di vista della produttività, sono numeri importanti.

I 470 milioni di euro rappresentano comunque un risultato che certifica in qualche maniera che su quel tema la progettazione è stata corretta; dopodiché, come sempre, occorrerà metterla in pratica.

Però, posso già dire che abbiamo il piano di fattibilità tecnico-economica, ma abbiamo pubblicato oggi anche il bando per la progettazione del progetto definitivo sul quattro assi.

Questo per dire che stiamo andando avanti velocemente, così come stiamo procedendo a breve anche all'aggiudicazione dei lavori della metropolitana.

Putti, sono d'accordo con quanto diceva, cioè sul fatto che c'è tutta una serie di temi che devono essere affrontati in più Commissioni e sicuramente, rispondendo a Pandolfo, una prossima Commissione, quando sarà costituita la nuova Giunta regionale, chiederò al collega che verrà indicato di partecipare, perché è indubbio che la Regione Liguria svolge un compito importante di coordinamento.

Il Recovery Found. Consigliere Salemi, il Recovery Found è grande opportunità. Noi abbiamo ottenuto i 470 milioni di euro quest'anno, ne abbiamo tenuti 150 milioni di euro per la metropolitana che sappiamo che arrivano anche da Governi



COMUNE DI GENOVA

precedenti – e questo è giusto dirlo – e da Amministrazioni precedenti che ci hanno lavorato.

Quindi, noi abbiamo lavorato in continuità, questo è giusto riconoscerlo e, per quanto mi riguarda, lo riconosco sempre perché le cose buone vengono portate avanti.

Abbiamo questi progetti che – il Sindaco n'è già parlato in alcune occasioni ((credo)) pubbliche – potrebbero far parte di questa richiesta che il Comune di Genova farà, la Regione Liguria e il Comune di Genova per nostra parte faremo al Governo per quanto concerne la possibilità di ricevere questi finanziamenti di natura europea che probabilmente andranno non so su quale annualità (inizieranno nel 2021) proprio per andare avanti su progetti che in parte erano già previsti. La monorotaia di Erzello è un progetto anche quello che arriva da lontano. E presenteremo la richiesta di finanziamento sicuramente alla prossima call del Ministero, ma sarà possibile presentarla anche all'interno delle richieste del Recovery Fund, perché comunque avremo i bandi del MIT che andranno avanti e avremo le richieste del Recovery Fund.

Così come lo skytram, definito skytram, che è poi il prolungamento della metropolitana, che può sembrare un progetto così come magari sembrava un progetto enorme chiedere 500 milioni per i filobus ma poi sono stati dati e sul quale si sta lavorando.

Così come sulla monorotaia dove esisteva già una progettazione di massima, tanto che, se non ricordo male, al precedente bando era già stato presentato, ma ovviamente non è stata finanziata perché ((hanno)) finanziato i quattro assi viari. Ma è una di quelle opere sulle quali il Comune intende procedere per garantire un collegamento tra quella che sarà la nuova stazione ed Erzelli. E io dico anche che la monorotaia dovrebbe arrivare proprio all'interno dell'aeroporto per permettere a chi arriva dall'aeroporto di utilizzarla, mentre il precedente progetto partiva direttamente da quella che sarà la nuova stazione.

Accetto naturalmente, accolgo con favore la proposta da parte anche delle associazioni dei consumatori di essere coinvolte e di darci una mano; ce l'hanno data anche sul tema dei rimborsi dell'abbonamento che sono stati attuati attraverso una procedura informatica che sta dando buoni risultati.

Però, l'aiuto anche dall'associazione dei consumatori, così come i tavoli ANCI, è indispensabile soprattutto in questo momento dove l'utenza si trova in difficoltà.

Ci troviamo in difficoltà tutti e si trova in difficoltà l'utenza, si è trovata in difficoltà anche per capire come ottenere il ristoro degli abbonamenti.

Quindi, la disponibilità che è stata data io la accolgo e, naturalmente, procederemo anche con le associazioni dei consumatori, come facciamo su tanti temi, a sentirci di più e a cercare di trovare soluzioni condivise.

Chiederei, se il Presidente della Commissione lo permette, eventualmente al Presidente Beltrami di integrare la mia succinta esposizione.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio



COMUNE DI GENOVA

Certamente. Grazie, Assessore Campora.

A lei, dottor Beltrami, prego.

Intervento fuori ripresa microfonica

...posso? Perché...

Prego, a lei la parola.

Intervento fuori ripresa microfonica

Certo, dottor Beltrami, a lei.

Il Rapp. COGNOME

Dicevo all'Assessore Campora, la questione della velocizzazione era legata a una valutazione che spero farà l'ingegnere Beltrami che era quella della ipotesi di corsie di emergenza o corsie gialle, come le vogliamo chiamare. No, ho capito che non è così semplice.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie.

Dottor Beltrami, a lei.

Il Rapp. A.U. AMT BELTRAMI

Grazie.

Intanto io dico credo che l'Assessore Campora abbia dato un quadro molto preciso.

Io, data l'ora, in questo momento vorrei forse spezzare il mio intervento in due e dare qui un po' qualche riflessione di carattere strategico, perché vedo che tutti hanno chiamato temi di strategia e vale la pena allora di fare due riflessioni su quale può essere il futuro.

Intanto io ho fatto avere al Presidente Ottonello un documento di ASSTRA, dell'associazione di categoria, che dà un po' il quadro della situazione attuale del trasporto pubblico e le prospettive economiche. Questo perché almeno credo sia utile per tutti inquadrare la nostra situazione.

Capisco che non è bello dire che nel regno dei ciechi gli orbi sono re, però vi posso dire che la situazione di AMT nel contesto economico delle altre società di trasporto italiane è in questo momento una buona situazione.

L'oggettiva coesione che siamo riusciti a creare con i sindacati, l'Amministrazione, ha fatto sì che siamo riusciti a gestire questa fase in una maniera positiva.

E, quindi, i numeri di cui sento parlare nelle altre città sono numeri ben più importanti, e lo stesso documento che vi faccio avere inquadra le perdite del settore e quelle che possono essere le necessità.



COMUNE DI GENOVA

Ma sono d'accordo anche che con quello che hanno detto molti di voi, che il problema non è tanto il 2020, il 2020 ha delle criticità, ci sono dei fondi, cercheremo di venirne fuori.

Il problema è guardare un attimo avanti, 2021 e gli anni a seguire, quali saranno le prospettive del trasporto pubblico proprio da un punto di vista piuttosto strategico. Il primo punto è le prospettive dal punto di vista del carico, cioè, il trasporto pubblico tornerà a portare la quantità di persone che portava finora? La domanda non è banale, perché io ricordo che in questo momento Genova siamo tornati sul 75-80% del carico rispetto agli anni scorsi, ma la stessa indagine che citava mi sembra il Consigliere Terrile che noi abbiamo fatto a luglio, indicava molte perplessità o prospettive diverse da parte dei cittadini sul futuro riutilizzo del mezzo pubblico.

Anche in funzione di quelli che sono i cambiamenti di comportamenti legati alla didattica a distanza, legati allo smart working, che, quindi, cambieranno potenzialmente l'entità della domanda di trasporto pubblico.

Nelle altre città, in questo momento la domanda non è tornata ai livelli genovesi, quindi nelle altre città in questo momento stimano di avere carichi tra il 60 e il 70% rispetto ai carichi dell'anno scorso in analogo periodo.

Allora, questa considerazione ci porta a dire: ma nel 2021 e, in prospettiva, nel 2022, dobbiamo pensare a un sistema di trasporto pubblico che traguardi le stesse cifre che avevamo nel 2019 e a salire o sarà un sistema che dovrà strutturalmente dimensionarsi su un carico inferiore del 20%?

In altri termini, gli aspetti di organizzazione della società, smart working ed altro, e gli aspetti anche di comunicazione e di timore per aspetti salutistici, faranno sì che ritornino a viaggiare le persone oppure no?

A livello di associazioni di categoria su questo non c'è ancora uno scenario chiaro. Ci sono i catastrofisti che dicono che il trasporto pubblico non recupererà più le cifre precedenti; ci sono i più ottimisti – e io devo dire mi inquadro in questi – che pensano che con una flessione del 2021, speriamo che non si prolunghi nel 2022, ci sarà poi una reazione complessiva.

Che non è solo il trasporto pubblico, è del sistema nel suo complesso, che, per l'attenzione all'ambiente, gli obiettivi di riduzione della CO2, porti a far sì che il sistema... trasporto pubblico venga... privilegiati.

Queste riflessioni, però, hanno poi degli impatti, voi capite, anche dal punto di vista dei ricavi. Cioè, possiamo immaginare un sistema che continuerà ad avere la stessa quantità di ricavi da ricavi commerciali o i ricavi commerciali, in funzione del calo della domanda, caleranno?

E questo è il tema su cui, ripeto, anche a livello di associazioni di categoria c'è un po' di perplessità.

Noi ci collochiamo come AMT in questo momento in una visione ottimistica. Noi pensiamo che nel 2021 ci sarà ancora una situazione di oggettivo calo della domanda, anche perché scontiamo come settore una campagna di comunicazione negativa molto forte.



COMUNE DI GENOVA

In questo momento sembra che il trasporto pubblico sia il luogo dove avvenga il contagio, anche se ricordo che nessun contagio è stato documentato a seguito del trasporto pubblico.

Gli affollamenti che noi abbiamo in questo momento sono affollamenti percepiti, lo capisco, significativo, ma torno a dire, i nostri carichi in questo momento sono in media il 20% più basse dei carichi dell'analogo periodo dell'anno scorso.

Quindi, sarebbe anche importante tornare sul garantire una relativa sicurezza. Mi rendo conto, ((è)) il trasporto pubblico. Io ricordo a tutti che noi facciamo le sanificazioni tutte le notti e tutte le volte che un mezzo ritorna; terremo i finestrini aperti per garantire il ricambio continuo d'aria e le stesse fermate di elevata frequenza che ha il trasporto pubblico locale fanno sì che ci sia un elevato ricambio d'aria.

Non a caso, la Commissione tecnico-scientifica del Ministero aveva dato appunto l'autorizzazione a salire fino all'80% della portata nominale perché questi elementi erano considerati come elementi sufficienti a garantire la sicurezza del trasporto.

Quindi, questo è lo scenario. Però, quello che volevo dire, e qui mi fermo e vorrei tornare poi sugli altri aspetti magari la volta prossima, è proprio di capire la riflessione ((da far tutti)) è il modello di trasporto 2022 e i volumi a cui dovremo dar seguito.

I volumi che, ripeto, dipenderanno certo dalla domanda, ma dipenderanno dall'offerta che noi daremo. Ma dipenderanno molto anche da come la domanda si assesterà da un punto di vista di dinamiche di spostamenti necessari – smart working, didattica distanza – e da un punto di vista psicologico; quindi, di sicurezza percepita e di, che ne so io, comportamenti che possono spingere molte persone, per scelte proprie salutistiche, a lasciare il trasporto pubblico a favore del trasporto privato.

Questi sono i temi su cui noi stiamo ragionando ma sono i temi che pongo un attimo a tutti, perché, risolti questi, poi molte delle domande che sono state fatte possono essere declinate e possono avere risposta.

Data l'ora, mi fermerei qui e integrerei magari qualche risposta pratica nella prossima occasione

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, dottor Beltrami.

Io darei la parola al dottor Sivori, Presidente di ATP.

Il Presidente ATP SIVORI Enzo

Sì, molto... perché sia l'Assessore Campora che Beltrami sono già stati esaustivi ed esaurienti.



COMUNE DI GENOVA

Noi abbiamo previsto come azienda – era una domanda che è stata fatta – di procedere con i test sierologici per tutti i dipendenti dal punto di vista si parlava di sicurezza degli autisti.

E poi, per quanto riguarda la questione delle doglianze sugli aspetti economici e delle richieste di fondi, ovviamente io, quando ho fatto l'intervento iniziale, parlavo della situazione pregressa su cui erano state promesse delle risorse e non stanno arrivando.

Per il futuro è chiaro che tutte le questioni in campo sono quelle che diceva l'ingegner Beltrami. Nessuno di noi ha la sfera di cristallo e può immaginare oggi, in costanza di recrudescenza di Coronavirus, cosa succederà per quanto riguarda il lavoro a distanza, la scuola a distanza, l'utilizzo dei mezzi pubblici.

È chiaro che una volta che sarà passata la pandemia, io ritengo che dovrà comunque essere ripensato, cioè, dovremo ripensare il modello di trasporto pubblico locale sia delle città che dei nostri territori provinciali.

Il tema, invece, dell'immediato, del futuro, quindi della fine di quest'anno, è molto più delicato perché sono cominciate le attività scolastiche. Ad esempio, nella nostra zona i presidi non stanno trovando i professori, noi abbiamo studenti che cominciano ad uscire alle dieci e mezza di mattina e continuano ad uscire sino alle due di pomeriggio.

Quindi, noi, con i mezzi che attualmente abbiamo, utilizzando gli straordinari, stiamo garantendo il trasporto ad orari molto scaglionati.

Se si dovesse scendere al 50% non sarebbero disponibili i mezzi e, quindi, dovremo rivolgerci – anche anche avendo i soldi per comprarli non arriverebbero che fra un anno, due o tre anni, a seconda di quanti ne sarebbero richiesti dal mercato.

È chiaro che ci sarebbe la necessità di ricorrere a collaborazioni con società che fanno trasporto privato e per questo occorrono risorse, perché le aziende, almeno la nostra azienda ATP, in questo momento, visto quello che è successo nei mesi scorsi, non ha le risorse per fare dei contratti con i privati aggiuntivi rispetto al servizio che sta erogando. Grazie.

Il Presidente OTTONELLO Vittorio

Grazie, dottor Sivori.

Dottor Beltrami, quindi ci sentiremo in una prossima occasione al più presto.

Saluto l'Assessore Campora che so che deve andare via. Se non ci sono altri interventi, io vi ringrazio per la vostra presenza, ringrazio per i vostri interventi.

E ringrazio, quindi, tutti i Consiglieri, gli auditi, l'Ufficio Commissioni che ci è stato vicino e la regia e chiedo di sospendere la registrazione, e chiudo la

Commissione con l'invito a rivederci naturalmente al più presto per il proseguo di questo importantissimo argomento.

Grazie a tutti e buona serata.



COMUNE DI GENOVA

Alle ore 17.36 il Presidente dichiara chiusi i lavori e scioglie l'adunanza

ESITO

Prospettive della società AMT S.p.A. e del trasporto pubblico locale in Comune di Genova alla luce del decremento dell'utenza conseguente all'emergenza sanitaria	RIINVIO A NUOVA TRATTAZIONE
Sono previste audizioni	

Alle ore 17.36, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Presidente
(Vittorio Ottonello)

documento firmato digitalmente