



Comune di Genova

COMMISSIONE V – TERRITORIO COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica del 10 Gennaio 2013

VERBALE

La riunione ha luogo presso la sala consiliare di Palazzo Tursi – Albini.

Assume la Presidenza la Consigliera Nicoletta Clizia.

Svolge le funzioni di Segretaria la Signora Galligani Luana.

Ha redatto il verbale la ditta I.S.P. s.r.l..

Alle ore 14:37 sono presenti i Commissari:

5	Anzalone Stefano
16	Campora Matteo
17	Caratozzolo Salvatore
15	Chessa Leonardo
14	De Benedictis Francesco
8	De Pietro Stefano
9	Farello Simone
6	Gozzi Paolo
18	Grillo Guido
7	Malatesta Gianpaolo
19	Muscara' Mauro
20	Musso Vittoria Emilia
2	Nicoletta Clizia
1	Pandolfo Alberto
12	Pastorino Gian Piero
3	Pignone Enrico
4	Putti Paolo
10	Russo Monica
11	Veardo Paolo
13	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Balleari Stefano
2	Baroni Mario
3	Gioia Alfonso
4	Lauro Lilli
5	Lodi Cristina
6	Mazzei Salvatore
7	Padovani Lucio Valerio
8	Rixi Edoardo

Consiglieri non componenti:

1	Burlando Emanuela
---	-------------------

Assessori:

1	Dagnino Anna Maria
---	--------------------

Sono presenti:

Dott.ssa Carla Pedrazzi (S. O.I.); Dott. Mauro Tallero (S. O. I.); Sig. Santo Grammatico (Legambiente Liguria); Sig. Stefano Lantieri (WWF Genova); Sig. Furio Truzzi (Assoutenti Liguria); Sig. Emanuele Guastavino (Adoc Liguria); Sig. Stefano Salvetti (Adiconsum Liguria).

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Pone quindi in discussione il seguente ordine del giorno:

INTEGRAZIONE TARIFFA A.M.T. – TRENITALIA

NICOLELLA – PRESIDENTE

Chiedo ai Commissari di prendere posto per la Commissione congiunta V e VI che verte sull'integrazione Tariffaria A.M.T. – Trenitalia.

Iniziamo con le audizioni delle associazioni che ne hanno fatto richiesta. Prima del vostro intervento va detto nome, cognome e associazione per la quale si interviene di modo che rimanga registrato agli atti.

La documentazione portata dall'associazione Legambiente verrà distribuita su modulo cartaceo, mentre il resto della documentazione è disponibile sul portale dei documenti del Consiglio.

GRAMMATICO – LEGAMBIENTE LIGURIA

Buon pomeriggio a tutti. Sono Santo Grammatico ed intervengo a nome di Legambiente Liguria.

Come primo punto, pensiamo che l'integrazione tariffaria debba essere un modello di politica ambientale per la città, non mera economia. In tutte le esperienze europee italiane dove questa è stata applicata, si è qualificato il trasporto pubblico locale sia per convenienza che per comodità di utilizzo, perché è uno strumento che ha un'alta capacità di attrarre utenza. Pensiamo che l'obiettivo implicito dell'integrazione tariffaria debba essere associato a una corretta pianificazione delle diverse mobilità che si hanno nelle città, nelle province e nelle regioni per ridurre la presenza di auto e moto. È da queste che derivano costi sociali per la collettività in termini sanitari, degrado dell'ambiente in termini di inquinamento atmosferico, acutivo e di confusione urbanistica e sono proprio i mezzi collettivi del trasporto pubblico che risultano perdenti per velocità commerciale, perché lenti e non puntuali. Questa lentezza si traduce in introiti economici mancati per l'azienda.

Dietro l'integrazione tariffaria ci dovrebbe essere un modello di lettura del trasporto pubblico locale la cui filosofia di fondo dovrebbe diventare elemento di governance e di marketing territoriale, con alla base il concetto che ogni utente in più attratto nel pubblico

significa un veicolo in meno su strada e minori intasamenti alle performance complessive dei mezzi pubblici.

Il secondo punto, l'integrazione tariffaria vista come un sistema esclusivo e garanzia di equità. In un estratto di un documento del Dipartimento di Economia pubblica e territoriale dell'Università di Pavia, a proposito del dibattito su avere o meno vari titoli di viaggio o mantenerne uno unico che integri le diverse modalità di trasporto, si afferma: "Dal momento che i più avvantaggiati dall'introduzione di un sistema tariffario integrato, sono chiaramente coloro che necessitano di utilizzare molto i mezzi pubblici, sia in termini di tempo che di modalità usufruite, e poiché a parità di tariffa pagata ed in relazione alla qualità di trasporto consumata, essi pagano meno rispetto agli utenti a basso utilizzo, il minor prezzo relativo applicato ai primi si trasforma automaticamente in un maggior prezzo relativo applicato a coloro che fanno un uso carso o limitato del trasporto pubblico. Il risultato è dunque un forte effetto di compensazione tale per cui lo sconto che di fatto viene concesso agli utenti ad elevato utilizzo ricade interamente su coloro che se ne servono poco. Qualora venisse lasciata all'utente l'opzione di scelta tra documento integrato e titoli singoli, l'effetto di compensazione cesserebbe di esistere e come conseguenza il network molto probabilmente si troverebbe ad operare in perdita dal momento che il consistente sconto applicato ai passeggeri ad elevato utilizzo non sarebbe più controbilanciato da un maggior onere a carico degli altri utenti. Detto in altri termini la coesistenza di entrambe le tipologie di titoli implicherebbe un monte introito complessivo inferiore alla somma dei proventi da traffico dei singoli operatori in assenza di integrazione. Questo si verificherebbe in quanto dal momento che il prezzo dei titoli integrati per una certa relazione è tipicamente minore della somma dei prezzi dei titoli singoli richiesti per effettuare la medesima relazione, gli utenti che necessitano di combinare diversi tipi di servizio, ad esempio treno, bus, metropolitana, acquisterebbero tutti i documenti integrati, mentre coloro che non traggono benefici significativi di tali combinazioni, continuerebbero a comprare soltanto i titoli di viaggio monomodali, relativi al servizio di interesse prevalente".

Bisogna tenere conto di una giustificazione equitativa che è intrinseca a questo approccio e che fa leva sul fatto che gli utenti, che per varie ragioni come la vicinanza del posto di lavoro, minori spostamenti nel corso della giornata, non necessitano di servirsi molto del trasporto pubblico, debbano in una qualche misura contribuire a finanziare i servizi che devono essere offerti agli utenti più svantaggiati dal punto di vista degli spostamenti, quelli costretti ad un elevato utilizzo sia temporale che multimodale e che in assenza di integrazione di troverebbero a dover pagare un cumulo tariffario particolarmente oneroso.

Ultima questione. Il problema del trasporto pubblico locale è la tariffa integrata oppure la mancanza di un'offerta di qualità?

Nella nostra città e Regione riteniamo scorretto impostare l'analisi sulla condizione del trasporto pubblico locale soltanto in termini di tariffazione, senza considerare che da diversi anni vi sia un problema legato alla qualità e quantità dei servizi offerti. Da grafici relativi alle città di Genova, Torino e Milano deduciamo che laddove il servizio offerto su gomma si riduce e si accompagna ad un aumento delle tariffe, l'utenza scende dagli autobus, oppure vi rimane evadendo il pagamento del biglietto. Il primo grafico in alto è quello relativo a Genova e sono riportate le curve: quella rossa rappresenta il numero di passeggeri trasportati per ogni abitante all'anno; la linea tratteggiata indica il sistema di offerta misurato in chilometri percorsi dalle vetture per abitante. Laddove questa offerta diminuisce è immediato il calo dei passeggeri che usufruiscono del trasporto pubblico locale.

Sotto ci sono due grafici di due realtà a noi vicine, Milano e Torino. Negli anni è stato effettuato qualche ritocco tariffario, ma si è inciso meno sull'offerta di trasporto e la popolazione continua a salire sugli autobus anziché a scendere. Sono dati che fanno riferimento al nostro dossier con il sistema urbano che misura la qualità delle performance ambientali nei Comuni capoluogo italiani.

Consapevoli che vi sia un problema di risorse mancanti e di costi di manutenzione dell'integrazione tariffaria, riteniamo scorretto arretrare su principi qualitativi e quantitativi dell'offerta. I ritocchi tariffari che sono avvenuti in questi anni, sia per il trasporto su ferro che su gomma, non sono stati fatti percepire ai cittadini, né inseriti di fatto in un'ottica di crescita del comparto dove vi fosse la prospettiva di un miglioramento della qualità trasportistica. Agli aumenti di costi dei biglietti e degli abbonamenti imposti all'utenza si sono verificati ulteriori tagli alle corse ed un impoverimento del servizio.

Per questo siamo contrari alla separazione dei titoli di viaggio tra operatori del servizio e favorevoli a mantenere un sistema tariffario integrato ed esclusivo.

Siamo contrari all'aumento del biglietto integrato a carico dei cittadini, ma favorevoli al recupero di risorse, come sosteniamo da diversi anni, attraverso i corridoi di qualità, le corsie gialle, una semaforizzazione preferenziale per gli autobus, che favorirebbero un aumento della velocità commerciale ed un risparmio economico, come riconosciuto dalla stessa A.M.T. Siamo favorevoli al recupero di risorse attraverso l'introduzione della bigliettazione elettronica, anche come strumento per recuperare l'evasione del pagamento del titolo di viaggio. Siamo favorevoli affinché si eliminano spese inutili con fondi che potrebbero essere utilizzati a favore del trasporto pubblico locale.

Chiediamo agli enti locali di attivarsi per rendere il bacino Ligure unificato per il trasporto pubblico locale anche per garantire un'economia di scala a questo settore. Grazie.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Grazie. Passiamo al prossimo intervento.

LANTIERI - WWF GENOVA

Buonasera a tutti, grazie per la vostra presenza. Sono Stefano Lantieri WWF Genova. Abbiamo preparato una presentazione per cercare di evidenziare i punti della questione. Riteniamo che l'integrazione tariffaria sia una cosa fondamentale, una delle cose più importante che siano state fatte a Genova per il trasporto pubblico.

Affronteremo diversi punti:

- confuteremo cose dette e che reputiamo scorrette;
- parleremo dell'integrazione tariffaria partita nel 1995 come un percorso ma rimasto un primo passo;
- tratteremo della necessità della tariffa unica, senza essere andati però verso un sistema integrato;
- affronteremo il problema annoso e costante delle risorse che trasforma la questione della pianificazione del trasporto pubblico in un'emergenza costante a cui le istituzioni sembrano dover far fronte.

È stato detto che l'integrazione tariffaria sarebbe un'eccezione. Non corrisponde a un dato di fatto, perché in tutta Europa è presente sia in grandi aree metropolitane che in cantoni Svizzeri con realtà urbane poco più grandi di Genova; sia in capitali come Vienna, Monaco, che in piccole realtà in Germania come Karlsruhe-Baden-Baden. L'integrazione tariffaria non riguarda necessariamente le realtà strettamente urbane, ma semplicemente regionali e nazionali, perché in Europa c'è anche a livello nazionale. In Germania, ad esempio, nel land del Baden-Württemberg è possibile prendere un biglietto giornaliero - che va dalle 09.00 alle 03.00 del mattino - e con questo viaggiare su tutti i mezzi con un'unica tariffa integrata. Al di là della possibilità dell'integrazione ci sono anche offerte significative per incentivare l'uso del trasporto pubblico: la tariffa è di 21 euro, ma se si è in due costa 25. Ogni ulteriore persona paga 4 euro. Un gruppo di cinque, per girare un land tedesco con la qualità e la quantità di servizi che c'è in una Regione più grande della Lombardia, paga poco più di un biglietto intercity Genova – Rapallo. Questo è diffuso in tutta la Germania.

In Svizzera esiste un abbonamento generale che permette di utilizzare tutti i mezzi sull'intero territorio elvetico.

In Italia l'integrazione tariffaria è arrivata più tardi, anche se a Genova siamo stati i primi nel 1995. L'esempio Campano è considerato uno di quelli che più si avvicinano alle metodologie europee, ma ci sono anche Formula in Piemonte, Pegaso in Toscana. Non è un'eccezione, bensì la non integrazione lo sta diventando.

Contestiamo l'ipotesi che l'integrazione tariffaria non sarebbe vantaggiosa per l'utenza, perché questa semplifica la vita agli utenti, permette di utilizzare più opzioni presenti sul territorio per muoversi, consente un risparmio economico ed oltretutto lo rende competitivo rispetto al trasporto individuale.

Abbiamo forti perplessità - che ci vengono confermate dalla letteratura - su quanto è stato detto circa l'integrazione tariffaria onerosa per le aziende. Citiamo due esempi. L'integrazione tariffaria in Ticino è recente, è partita nel 1997. Un opuscolo del 2012 ci dice: da 18.000 abbonamenti si è passati a 40.000 con aumento dei viaggiatori sulla linea ferroviaria Ticino – Lombardia del 13%.

Altro esempio, una dichiarazione di Antonietta Sannino di Unico Campania, che afferma che da 150.000 viaggiatori si passa a 747.000 con aumento di introiti.

Vogliamo evidenziare il concetto: crescita continua sul fronte degli incassi, aumento degli introiti e dei viaggiatori.

La situazione europea conferma questo.

Se l'integrazione tariffaria fosse veramente questo onere, questo problema per le aziende, come è possibile che sia diffusa in tutta Europa? A Zurigo, a Vienna, a Copenaghen, a Milano sarebbe così diffusa? Se questa è utile per l'acquisizione di nuova utenza, garantisce nuovi introiti, favorisce l'efficientamento del sistema, è un ottimo strumento per migliorare la mobilità e la qualità della vita urbana, perché dovrebbe essere diverso qui?

Andrebbero fatte delle riflessioni approfondite su come è stata portata avanti l'integrazione.

Nel 1995 l'integrazione tariffaria veniva presentata, come si può leggere da questo stralcio integrato A.M.T. e F.S., come un primo passo di un percorso che portava a un ulteriore allargamento dell'integrazione stessa e a un suo miglioramento modale. Tutto è rimasto così, perché è mancato un processo organico coerente e coordinato di progressiva estensione provinciale e regionale; non c'è stata nessuna coordinazione tra le aziende, che cercano di farsi concorrenza; scarsa organizzazione degli orari; poca integrazione modale;

insufficiente attività coordinata a livello di vendita di titoli di viaggio; nessuna promozione, nessun incentivo.

Qualche esempio: in origine l'orario integrato conteneva sia gli orari dei treni che dei bus. Per un po' di anni questa cosa è andata avanti e dopodiché nel 2001 Trenitalia ha deciso di pubblicare i suoi orari a pagamento autonomamente. Di conseguenza anche A.M.T. ha fatto la stessa cosa e si è arrivati ad una situazione in cui abbiamo orari separati. Ciò porta a mancanza di coordinazione.

Un altro esempio, prendiamo in esame la ristrutturazione del servizio a Sestri Ponente – Nervi che ha consentito di avvicinare le stazioni ferroviarie di riferimento. La fermata bus è ad oltre 100 metri dalla sosta della stazione e non ci sono accessi diversi che la rendano la permeabile al territorio. Questo comporta una mancata pianificazione dell'interscambio. In Svizzera una situazione corrispondente alla nostra, anche se battello – bus, all'arrivo dell'imbarcadero fa trovare a 10 metri di distanza il bus di interscambio non solo di luogo, ma anche di orario.

Altro esempio: non c'è stato coordinamento di vendita dei titoli di viaggio. Non è possibile acquistare un titolo integrato su una biglietteria di Trenitalia, né tanto meno comprarlo sul treno stesso come si può sul bus. Ho provato più volte l'esperimento, ma non è previsto.

Per quanto riguarda la mancata organizzazione coordinata degli orari: se esco dalla stazione non ho informazioni sul bus oltre a non avere il mezzo stesso. Viceversa se sono su tram non ho nessuna indicazione rispetto ai treni che passeranno e questo aspetto diventa ancora più macroscopico a livello di vera e propria presenza fisica del bus. Se volessi scendere a Pontedecimo, il bus per Campomorone o Mignanego lo trovo a volte sì, a volte no.

Un ultimo esempio. Non è stata fatta per nulla la promozione. Vi ho già mostrato la brochure del Ticino, ne ho altre che rappresentano il treno in salotto per andare in ufficio, o anche che riguardano l'autorità dei trasporti del cantone di Zurigo. In Campania c'è qualche tentativo ruspante, ma la fanno. A Genova? Abbiamo messo un punto interrogativo, ma sarebbe stato più opportuno mettere uno zero, perché non c'è stato nessun tentativo di promozione.

C'è un'immagine che rappresenta l'integrazione tariffaria alla sua massima espressione: un convoglio ferroviario a Zurigo, *Ein ticket for alles*, “Un biglietto per tutti” sulla fiancata, ed *Ich bin auch ein...* “Io sono anche un... battello, bus, tram”.

La conclusione che purtroppo possiamo trarre da questi esempi è che è mancato un ruolo di pianificazione da parte della Regione Liguria in primis, della provincia di Genova e del comune stesso.

Per la Regione Liguria, ricordiamo che nel contratto di servizio con Trenitalia del 2004 e nel 2008 erano previste cose molto precise rispetto all'integrazione tariffaria e modale, un percorso che doveva essere avviato. Nel contratto di servizio 2009 – 2014 - vigente - è sparito ogni riferimento all'integrazione tariffaria. Più volte - con nessuna reazione da parte della Regione - si è sentito parlare di integrazione come mancato introito. Da questo non ne possiamo che trarre che la Regione Liguria in questo caso ad abdicato il suo ruolo di ente pianificatore, lasciando completamente libera Trenitalia.

Anche il Comune non ha fatto bene la sua parte per tanti motivi, esempio, integrazione tariffaria significa organizzazione della rete di trasporto pubblico in senso di integrazione modale. Possiamo ricordare come nello spazio dal monumento di Quarto, c'era il capolinea del 31 fino ad un po' di anni fa che consentiva un interscambio non ideale, per di più sparito per un processo di riqualificazione urbana.

Inoltre se vogliamo parlare di tariffa integrata dobbiamo capire che o è unica o si demolisce il sistema. Non esistono realtà che hanno adottato un'integrazione tariffaria seria in cui ci sia differenziazione di tariffe, si può al massimo fare riferimento a singoli episodi per brevi spostamenti, ma fanno eccezione. Non avrebbe senso l'intero sistema di integrazione tariffaria. Le conseguenze in caso di separazione di tariffe a nostro parere possono essere: la maggior parte degli utenti che opterebbe per l'utilizzo di un solo vettore; le tariffe che sarebbero aumentate, nel senso che se non ci fosse un aumento sarebbero uguali tariffe a fronte di servizio ridotto; gli utenti optano ancora di più per il mezzo privato, in particolare lo scooter, con esiti negativi proprio sui bilanci delle aziende. In una situazione in cui il trasporto privato è già concorrenziale rispetto a quello pubblico dal versante delle tariffe l'utente sceglierebbe la questione economica.

Se poi a questo aggiungiamo anche il fatto che contemporaneamente da parte del Comune, della Regione, ci sono scelte che vanno nella direzione di incentivare il trasporto privato - vista la realizzazione di infrastrutture stradali a servizio dell'auto come parcheggi - tutto ciò potrebbe veramente portare A.M.T. al fallimento.

Per questo ed anche per altro che vi diremo riteniamo che la crisi della tariffa integrata non è una sola questione di dettaglio di crisi di A.M.T., ma è un capitolo essenziale delle scelte sul trasporto pubblico e di sviluppo della città.

La vicenda della tariffa integrata è all'interno di tutta una serie di altre cose. A esempio le manovre, non più tanto sotterranee di voler cedere il pacchetto A.M.T. a Trenitalia o Bus Italia, che sia sulla falsa riga di quanto successo a Firenze, ma le prime notizie parlano di 300 esuberanti su 1.250 dipendenti. Questa è un'immagine presa qualche giorno fa a Bogliasco e non stiamo parlando di una cosa episodica, i pendolari di Trenitalia arrivano in stazione e trovano il treno soppresso.

Poi sono in corso i lavori sul nodo che dovrebbero portare a tutta una serie di vantaggi futuri rispetto alla circolazione ferroviaria con un esborso notevole di 622.000.000 euro che sono destinati a lievitare; la ferrovia dovrebbe svolgere un ruolo di asse forte e quindi necessariamente in un'integrazione modale tariffaria. La cosa che è incredibile è che rispetto a questa cosa qua ancora nessuno si è posto il problema delle risorse che serviranno per acquistare i treni e per farli circolare.

L'altra questione riguarda le aree: con RFI e Trenitalia c'è tutta la trattativa sulla valorizzazione delle zone che a parte i danni che potrebbero comportare alla stessa produttività dell'infrastruttura ferroviaria, che cosa porterà in cambio alla città? Nel frattempo non è programmato alcun piano degli investimenti, ma ci sono in corso trattative sulle aree ferroviarie con obiettivi che non sono ben chiari, mentre procede il taglio al servizio ferroviario che noi abbiamo quantificato intorno al 28% nell'arco dei tre anni. A nostro parere c'è un quadro un po' confuso se non addirittura contraddittorio. È un caso di scoordinamento tra enti o tra settori dello stesso Comune in cui abbiamo un ufficio della mobilità che vede le cose in un certo modo e un altro legato all'urbanistica che fa delle altre scelte. Vorremmo cercare di evidenziare alcuni punti: quale sarà il vantaggio per la città? L'Amministrazione in qualche modo si rende conto di questa contraddizione che esiste a livello di scelte e farà pesare questa cosa?

Chiudiamo con il discorso delle risorse che è il dramma costante, permanente della situazione del trasporto pubblico. Noi individuiamo tre leve principali su cui dovrebbe agire il Comune: l'aumento della velocità commerciale; le politiche di pianificazione e regolazione della viabilità a livello macro e micro che devono essere coerenti rispetto alla volontà di

incentivare il trasporto pubblico; le scelte diverse nei capitoli di spesa. I tre capitoli sono in relazione tra di loro.

Riguardo al primo punto, con la corsia di Corso Europa è stato risparmiato un miliardo e mezzo di vecchie lire l'anno rispetto alla situazione precedente. Se si ragiona in termini cittadini su una serie di assi di qualità, che possono garantire un miglioramento della velocità commerciale, si potrebbero risparmiare non meno di cinque milioni di euro. Parliamo di organizzazione mirata degli spazi per garantire una zona di percorrenza del mezzo pubblico con riorganizzazione degli incroci e della semaforizzazione. È chiaro che se arrivo con il bus e nel tempo di fermata, di salita e discesa dei passeggeri il semaforo è rosso, con lo scatto del verde al momento giusto i tempi vengono ottimizzati.

Dal punto di vista della pianificazione se non si perseguiranno obiettivi diversi da quello di continuare a potenziare e favorire parcheggi, è come se con la mano sinistra tento di salvare il trasporto pubblico, con la mano destra creo le condizioni perché le persone utilizzino ancora di più mezzi privati creando concorrenza. Su questo dev'esserci un cambio netto di politiche comunali.

Ci troviamo in una Regione in cui i dati nazionali di Legambiente rivelano che si spende di meno per il servizio ferroviario che per il trasporto su gomma: 1,2% investimento su ferrovie e 98% su strade. Lo stesso Comune di Genova, nel PUM precedentemente approvato, non si è posto il problema di avere come obiettivo quello dell'aumento di utenti del trasporto pubblico. Viene detto che non è un risultato necessario, perché la situazione è già buona e gli interventi a favore dell'auto e quelli a favore del trasporto pubblico sono nettamente sbilanciati a favore dell'auto.

Per pura combinazione è stato citato prima un elemento interessante: era così indifferibile spendere 980.000 euro per rimettere dei guardrail in corso Europa? A nostro parere sarebbe stato sufficiente eliminare quelli esistenti, risparmiando una buona parte di questi 980.000 euro con i quali si sarebbe potuto risolvere parte del problema di cui stiamo parlando, perché nell'ultima seduta di Commissione, la cifra di cui si parlava era effettivamente intorno ai due milioni di euro.

Le politiche tariffarie sono l'elemento determinante, perché in dieci anni non abbiamo visto altro che aumenti delle tariffe a fronte di calo del servizio. Si è passati da 25 euro a 43 euro per l'abbonamento mensile e 380 per quello annuale. Abbiamo le tariffe più care.

Ultima cosa: citiamo questo articolo del 2012 in cui si parla di meno auto in circolazione; È normale, perché è un dato che corrisponde alla media italiana: con la crisi c'è stato un calo dell'uso dell'auto perché costava troppo. Il dato italiano dice anche che c'è stato complessivamente un ritorno al trasporto pubblico con alcune situazioni di eccellenza.

La cosa sembra essere differente per Genova, dipende forse dal fatto che dove hanno fatto politiche diverse si sono ottenuti risultati diversi? A Milano da dieci anni non si aumentano le tariffe di abbonamenti mensili ed annuali. Un mensile costa ancora 30 euro e l'annuale 300, qui siamo a 43 e 380 e non sono state fatte politiche di tagli come qua. Siamo ad un aumento del 30% di vendite degli abbonamenti. Questo è anche un modo completamente antitetico per recuperare risorse per l'azienda.

Non si possono recuperare decenni di quelli che secondo noi sono stati gravi sbagli amministrativi sul trasporto pubblico, però non mancano esempi da seguire se si vuole prendere spunto da altre realtà europee ma anche italiane, bisogna avere la volontà politica di cambiare rotta radicalmente rispetto a tutte le scelte che sono state fatte finora.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Questa sala è la sede dell'elaborazione delle linee di controllo e di indirizzo dell'Amministrazione comunale. Le manifestazioni di assenso e dissenso non rientrano nel ruolo istituzionale di quest'aula, così come le manifestazioni per quanto folcloristiche ed efficaci ledono non tanto la dignità dei Consiglieri, che sono abituati a confrontarsi con i cittadini sulla linea del pensiero, quanto la dignità di quello che rappresentiamo, cioè i cittadini. Questa è l'aula consiliare del Consiglio Comunale di Genova, io temo che più che le scarpe della ginnastica sopperiranno alla mancanza di trasporto pubblico i mezzi a motore, per cui è inopportuna la vostra manifestazione e vi chiedo gentilmente di ricalzare i vostri futuri mezzi di trasporto. Grazie.

L'ultimo intervento è stato un po' troppo lungo, per cui ai prossimi interlocutori non siamo in grado di assicurare lo stesso periodo di intervento.

TRUZZI – ASS. CONSUMATORI ASSOUTENTI

Riusciremo a contenere il nostro intervento in quanto le associazioni ambientaliste, Legambiente e WWF, ci hanno tolto molte cose da dire. Grazie a loro non infliggerò ai Consiglieri Comunali, al Presidente, ai cittadini che ci ascoltano tutta una serie di considerazioni che hanno già svolto e che ci trovano d'accordo nella difesa di un sistema di tariffe integrato e di rilancio del trasporto pubblico locale in questa città ed in questa Regione.

Abbiamo consegnato un documento - condiviso da tutte le associazioni dei consumatori della consulta comunale - quindi mi limiterò ad intervenire sulle questioni più concrete che mettono a repentaglio il sistema integrato ed il trasporto locale, perché è del tutto evidente che un nuovo aumento tariffario porrà dei ulteriori gravi vincoli a questo settore.

La prima e fondamentale questione è che anche in questo episodio si è confermata un'assenza di governance del trasporto locale, che ha posto le due aziende interessate all'integrazione tariffaria, nella condizione di doversi fare le sfide per conteggiare ed aggiornare un accordo che storico. È questo uno degli argomenti oggetto della discussione, il patto ha fissato un valore universale, unico, fermo, quindi che non è indicizzato al fatturato, che corrisponde ad un valore di 7.500.000 portato a 8.500.000 negli anni scorsi con il contratto di servizio, per il quale di conseguenza c'è un'anomalia dove, a diversità che nelle altre città il servizio integrato non è costruito in percentuale sul fatturato dei vari gestori, ma è un pedaggio che un'azienda paga ad un'altra e che costituisce per l'altra azienda parte integrante dei ricavi per coprire i costi.

Ci troviamo di fronte a questa anomalia per cui Trenitalia non solo ha un contributo di circa 75.000.000 di euro da parte della Regione per coprire il servizio, ma ha un ulteriore contributo di 7.500.000 dell'azienda A.M.T. oltre a 1.000.000 della Regione, riducendo l'alea dell'introito da tariffa a circa 50.000.000 di euro, anziché metterla sul mercato. A nessun Consigliere sfuggirà il fatto che i treni, dei quali discutiamo dovrebbero costare di più, sono stati già pagati. I 75.000.000 di euro che la Regione dà a Trenitalia paga già i treni che fanno servizio da Voltri a Nervi e da Acquasanta e da Pontedecimo a Brignole, se ancorché ci viaggi un passeggero, dieci, nessuno, centomila.

Un'altra considerazione che va fatta è che se nelle partite economiche di giro con Trenitalia dovessero mancare delle risorse, come ha fatto A.M.T. tagliando dei servizi nelle vallate con grave disagio dei cittadini e che Trenitalia tagli dei treni e magari scopriremo che qualcuno di questi potrebbe essere inutile, perché ad un certo orario della sera è meno conveniente dell'autobus che fa Voltri – Nervi. Si sono visti i gruppi dirigenti delle due

aziende per definire degli orari di interesse dei cittadini? Si sono visti per fare sinergia sulle aree e sulle fermate?

Ci sono una serie di argomenti in questo momento esterni che influiscono negativamente sulla scelta che si sta per compiere e che vanno affrontati. Ma chi li deve affrontare è in primo luogo l'ente di programmazione, la Regione Liguria. Una prima valutazione che noi sottoponiamo all'attenzione di questo Consiglio è il livello di interlocuzione che intende avere con la Regione Liguria. Sappiamo che c'è stato un incontro del Sindaco con il Presidente Burlando per acquisire la conferma dalla Regione del milione di euro di contributo a difesa del sistema strade di Fario. Non è possibile però fermarsi alle risultanze di questo incontro - peraltro deludenti - che poi chi c'era a quell'incontro, come l'assessore Dagnino, potrà riferire a voi, ma a nostra conoscenza c'è il fatto che la Regione sostiene che verserà il milione di euro se il Comune di Genova non aumenta le tariffe.

Con questo compiendo un gesto nobile, che ci può trovare ampiamente d'accordo, ma contraddicendo due aspetti: il primo, che ha autorizzato comunque gli aumenti secondo l'indice FOI, cioè quello delle famiglie degli operai impiegati di Trenitalia per due anni; il secondo è che considera questo milione di euro come una sorta di regalo al sistema integrato genovese mentre invece è parte essenziale del sistema di trasporto locale dell'area centrale Ligure.

Secondo aspetto dei fattori esterni. È difficile poter decidere sulla questione sull'integrazione tariffaria senza aver presente: che le Province stanno scomparendo e i servizi di trasporto provinciale confluiranno nell'area metropolitana; che dovrebbe uscire una nuova legge regionale sul trasporto locale, riscontrando qui un'ulteriore problematica, un rallentamento sulla questo; che esiste un problema che si chiama *riorganizzazione societaria* di queste aziende, perché si va ai contratti di servizio. È noto che c'è un processo in atto che vede i pacchetti azionari delle aziende di trasporto locale integrarsi con altre aziende di trasporto pubbliche, sgomberando dal terreno il campo delle privatizzazioni. Quando Trenitalia entra in un'azienda lo fa con il capitale del Ministero dell'Economia, con i soldi dei cittadini.

Di fronte ad un sistema italiano, dobbiamo tener presente che esiste anche la problematica del rallentamento nelle azioni delle politiche di sostegno al trasporto pubblico urbano. Quanto dicevano gli amici ambientalisti sono cose del tutto evidenti come il problema delle corsie gialle e di tutta una serie di iniziative a favore del trasporto locale. Da ultimo la scadenza del contratto di Trenitalia del 2014.

Quindi di fronte a questa situazione che senso ha discutere di problemi tariffari se non in termini più generali anziché di messa in discussione della tariffa integrata?

C'è ancora un valore che può sembrare controverso, perché sembra convincere alcuni, che è quello di dire: "Con la differenziazione tariffaria siamo in grado di contare meglio ciò che dovremmo dare a Trenitalia". Sbagliato. In un primo tempo potrebbe esserci una convenienza, perché è del tutto evidente che con due titoli di viaggio c'è un calo degli utilizzatori del titolo integrato, dato che la maggioranza degli utenti è monomodale. Questo comporta effetti devastanti a) sulle minoranze plurimodali, riferendomi soprattutto al Ponente ed alla Val Polcevera; b) contraddire una strategia tariffaria come veniva ampiamente documentata da Legambiente che dimostra come i valori medi del trasporto stanno dentro a delle scelte medie.

Se noi prescindessimo dal trasporto ferroviario e guardassimo solo il trasporto su gomma sarebbe come dire che nella tratta De Ferrari - Brignole facciamo pagare 0,50 centesimi, De Ferrari - San Pier d'Arena 1 euro, De Ferrari - Voltri 1,50 euro. Questa

politica esiste ma nelle figure extraurbane, nelle aree urbane c'è una specie di solidarietà per cui si è deciso un certo tipo di biglietto anche a colui il quale conviene di meno. Discorsi tipo: "Cento minuti sono troppi, settanta non mi servono, a me interessa la corsa semplice" sono vecchi e minacciano un sistema tariffario che deve tenere in equilibrio le esigenze di tutti i cittadini e non scaricare su una minoranza i costi eccessivi.

Di fronte a queste considerazioni, esprimiamo ed abbiamo espresso nel documento una serie di indicazioni, perché tutti i soggetti che sono attorno a questo problema facciano la loro parte. Se così fosse noi non ci sottrarremo dal fare la nostra, ma è del tutto improponibile, come ricordavano gli amici ambientalisti, che ci si chieda di aderire ad un aumento tariffario in un quadro confuso ed incerto come questo, senza una strategia di rilancio del trasporto locale.

Quindi solo di fronte ad atti concreti delle istituzioni interessate e delle aziende, per andare verso quello che è un percorso obbligato e nel più breve tempo e chiaro possibile, chiediamo a questo Consiglio Comunale di avviare la tariffa integrata dell'area metropolitana da Moneglia a Arenzano, a Cogoleto fino a Busalla ed a Santo Stefano d'Aveto, preludio di un sistema unico ligure. Se lo fanno in Lombardia, vuol dire che lo possiamo fare anche noi con diverse condizioni, perché diverse sono le risorse, ma è meglio pianificare prima.

Quindi la prospettiva è quella di riprendere dentro all'integrato l'A.T.P., al di là dei problemi economici che ha di bilancio, perché non è possibile pensare ad un sistema tariffario integrato che non includa l'azienda provinciale che copre una vallata importantissima per Genova come la Val Bisagno.

Se ai consumatori viene chiesto: "Se ti do migliori servizi, sei disponibile a pagare un qualcosa?" la risposta al 90% è "Sì". La risposta è "No" quando la presa in giro è l'aumento tariffario con il peggioramento del servizio. È chiaro che ci sarà la nostra assoluta contrarietà a qualsiasi manovra tariffaria in condizioni di peggioramento del servizio.

Queste sono le riflessioni che volevamo rivolgere al Consiglio per dire che per quanto ci riguarda possono esistere le condizioni per riuscire a salvaguardare un piano di rilancio del trasporto locale, una messa a sistema, una ripresa di governance, e quindi una strategia di un ridisegno tariffario, ma che dovrebbe andare a scadenza naturale nel 2014. Quindi da questo punto di vista si mettono insieme tutti i pezzi dove l'aumento tariffario corrisponde anche a vantaggio nell'integrazione modale, nella gestione del servizio.

Ad esempio vi chiederemo di rivedere la questione giovani, perché la questione del reddito ha buttato giù dall'autobus 7.000 giovani: da 25.000 che erano sono scesi a 18.000. Come è del tutto evidente che qualsiasi questione tariffaria, in questo singolare e particolare momento, non può toccare invece le fasce deboli che chiederemo di esentare in qualsiasi azione. Dico e ribadisco a nome dell'associazione di consumatori il nostro interesse e sostegno all'Amministrazione comunale ed al Consiglio Comunale ha una linea che spezzi un po' questo gioco perverso di spostare il cerino tra i vari interlocutori, perché le responsabilità sono sistemiche e quindi insieme vanno affrontate per poter riconsegnare quello che era un fiore all'occhiello, cioè la forza del trasporto locale di questa città e di questa area urbana metropolitana. Le ultime due considerazioni e poi ho concluso.

Chiediamo che nel caso in cui si vada verso questa strategia, qualora il Consiglio Comunale ritenesse insufficienti una serie di azioni concrete per mettere in sicurezza il bilancio dell'azienda, che qualsiasi tipologia di aumento non si scosti da quello previsto dell'indice delle famiglie degli operai degli impiegati. A noi risulta essere il 4,3% nei due anni, e le famiglie genovesi lo subiranno come stanno subendo le altre misure decise come

Consiglio, come governo Monti, come tutte le decisioni perché è evidente che mettere in sicurezza il bilancio degli enti locali è un dovere.

In sintesi ciò che vorremmo avere dentro in maniera evidente è una seria azione di rilancio per riportare la gente sull'autobus, per contrastare il calo dei ricavi e consentire alle aziende la possibilità di uscire da questo clima di precarietà continua dei propri bilanci. Io su avrei concluso e ritengo che importante confermare la necessità che queste decisioni vengano adottate in un confronto continuo con le associazioni dell'utenza, perché hanno dimostrato serietà nel 2010 quando sono stati decisi quegli aumenti tariffari, stanno dimostrando serietà oggi, ed è arrivato il momento di una svolta nella gestione del trasporto locale a partire da questa città. Grazie.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Ringrazio la consulta per aver rispettato i tempi. Sono stati esauriti gli interventi degli auditi. L'Assessore è già intervenuto nella Commissione consiliare prima di Natale, pertanto non ho iscritti per gli interventi. Se qualche Consigliere vuole intervenire me lo segnala e gli do la parola. Consigliere Pignone.

PIGNONE – LISTA DORIA

Grazie, Presidente. Volevo ringraziare gli intervenuti, perché in maniera impeccabile hanno messo in evidenza tutte le peculiarità del trasporto pubblico locale, proponendo anche delle cose che, come gruppo consiliare, condividiamo in toto.

Sicuramente quello che viene rimarcato da parte di tutti è l'assenza - più che una mancanza - della pianificazione del ruolo della Regione in tutto questo. Nel momento in cui noi dobbiamo operare delle scelte di pianificazione e di gestione di un servizio locale, è chiaro che senza una pianificazione regionale tutto questo lascia sole le aziende di fare quello che possono, cosa che non è assolutamente logica nel momento in cui noi crediamo che nel pubblico ci debba essere una regia pubblica.

Tutto quello che noi vediamo oggi, che mette a repentaglio le economie delle varie aziende, è una concorrenza non legata ad una pianificazione del servizio, per cui treni, autobus, ascensori, mezzi multimodali in competizione tra loro, ma il punto verso cui dobbiamo convergere tutti è la qualità del servizio in funzione dell'utenza.

Dove c'è una pianificazione regionale si può pensare di fare investimenti. Personalmente conosco le realtà Piemontesi, ci sono delle aziende che sono in attivo, perché non si prevede una concorrenza, ma un'organizzazione del servizio che privilegia l'utenza ed aumenta di fatto i ricavi. A esempio: come responsabile del circolo aziendale dove lavoro - dato che noi facciamo in azienda anche servizio di biglietteria per gli abbonamenti - ho ricevuto una comunicazione da A.M.T. che ci comunica il via libera al rinnovo degli abbonamenti, ma di limitare i nuovi abbonati al numero di 5. Se noi parliamo di impegno anche da parte dell'azienda, io cercherei di capire bene perché è avvenuto questo.

Un quesito che volevo rivolgere all'Assessore. Nella Commissione di luglio si era detto che ad agosto sarebbero partite le sperimentazioni delle semaforizzazioni preferenziali. Di questo non ho più avuto notizia. Volevo capire se questa cosa in realtà è andata in porto e, dato che gli investimenti sono stati fatti anche dalle Amministrazioni precedenti, a che punto siamo.

Chiudo con una proposta, più che altro un sogno. Noi continuiamo a parlare di trasporto pubblico locale e vorrei ricordare che questo concetto rientra nell'ambito dei beni comuni. Immaginare un trasporto pubblico locale, un'azienda pubblica in un contesto di acquisizioni da parte dell'utenza attraverso delle proposte di azionariato popolari, non la vedrei in maniera negativa, però la politica potrebbe anche rivedere questo aspetto per cui tutto ciò che è bene comune riprenderlo in qualche forma. Grazie.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Grazie, consigliere Pignone. Ci sono altri interventi. Consigliere Putti.

PUTTI - M5S

Come spesso accade in questa aula, ho avuto occasione di sentire molti dati ed informazioni che sostengono quanto l'integrazione tariffaria sia utile per il trasporto pubblico locale, per combattere l'inquinamento, per garantire la mobilità a tutti, per rispondere a quelle che sono le aspettative della Comunità Europea rispetto alle città che prevedono che a breve venga ridotto il numero di auto che può entrarvi all'interno, ma non ho sentito dati che dicano il contrario. Mi chiedo come posso prendere una decisione o fare una riflessione che vada nella direzione di disincentivare l'integrazione tariffaria. Non sarei un buon amministratore.

Chiunque apra una pagina della rete e fa una ricerca su *integrazione tariffaria*, legge citazioni di gruppi di ingegneri e ricercatori che portano dati sul fatto che essa, oltre a far aumentare il numero di utenti, fa aumentare gli introiti.

Noi stiamo parlando di aziende, quindi se togliamo il fatto che sosteniamo il trasporto pubblico locale per una migliore mobilità e diminuzione dell'inquinamento atmosferico, dall'altra anche come azienda togliere un qualcosa che i dati e le ricerche mi dicono che porta risorse e fa entrare quantità di denaro mi sembra abbastanza insostenibile.

Non ho su questo nessun dato che mi dica il contrario. Quindi oggi di cosa stiamo parlando? Continuiamo a sostenere l'integrazione tariffaria, mi sembra normale questo tipo di approccio. Io capisco, Assessore, siete in maggioranza e la Regione ha la stessa maggioranza, mi auguro che almeno un minimo di dialogo si riesca ad avere su quelle che sono le priorità del capoluogo. Noi siamo disponibili a darvi una mano e credo che anche i cittadini, che sono dietro di noi, lo siano nel fare pressioni rispetto a questo.

L'aspettativa è che siccome c'è una cosa che funziona da tutti i punti di vista, si porti avanti. Grazie.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Grazie, Consigliere Putti. Le ragioni ed i motivi della proposta di *disintegrazione tariffaria*, come l'hanno chiamata l'associazione dei consumatori, erano state esposte prima delle feste durante la Commissione consiliare apposita. Chiediamo all'Assessore se vorrà brevemente riassumerle. Nel frattempo do la parola ai Consiglieri che me l'hanno chiesta. Consigliera Lodi.

LODI – PD

Io ringrazio tutte le realtà audite, perché, nel documento che è stato presentato dalle associazioni dei consumatori, è evidente un sistema che ha tentato di reggere anche quel mondo che fa fatica a pagare il biglietto dell'autobus, le persone che hanno dei bisogni reali. Noi sappiamo che nel circuito di tariffe A.M.T. se non paghi il biglietto subisci una multa, vieni richiamato da Equitalia con conseguenti processi, ma alla fine le persone senza reddito, gli assistiti dal Comune di Genova, coloro che sono in attività di riabilitazione nei centri psichiatrici non hanno comunque i soldi per pagare.

Volevo soffermarmi su due punti e sottolinearne l'importanza, chiedendo un'attenzione da parte del Comune rispetto alle tariffe in oggetto. Mi trovo assolutamente concorde rispetto al discorso del mantenere gli abbonamenti agevolati per le categorie sociali in difficoltà, però entrerei un po' nel merito e su questo chiederei un po' una riflessione.

Attualmente noi abbiamo una tariffa agevolatissima rispetto alle persone che hanno un contributo continuativo economico del Comune di Genova. È una tariffa annuale che un tempo era di 10 euro poi è stata rivista, ci sono stati dei passaggi intermedi, è stato introdotto l'ISEE, poi tolto, recuperando il discorso del contributo economico, che noi oggi sappiamo essere un lusso, perché non lo abbiamo più, però quelli che lo avevano lo mantengono.

Paradossalmente invece, chi è seguito dalla salute mentale in questo momento e, per esempio non ha più la possibilità di accedere ad un contributo, perché dal 2010 non si ha più la possibilità di presentare domanda, entra in quella situazione un po' paradossale in cui è un utente psichiatrico e può accedere ad una tariffa comunque agevolata di 150 euro all'anno. Il problema di questa tariffa è che dev'essere pagata totalmente all'atto dell'abbonamento. Possono sembrare cose banali, ma per chi non ha una lira e non ha la pensione di invalidità e non ha il sussidio dal Comune, ma una patologia psichiatrica grave e sale sull'autobus senza biglietto, subisce il controllo ed entra in questa situazione un po' paradossale: non avrà mai i soldi per pagare l'A.M.T.

Questa è una situazione sulla quale si potrebbe trovare una banale soluzione che potrebbe essere quella di distribuire i 150 euro mensilmente, cioè 10 euro al mese, riuscendo così anche a sopperire.

Posso capire che questi argomenti sulle categorie deboli possono non interessare tanto come le tariffe agevolate, ma credo che purtroppo la maggioranza della nostra popolazione oggi sale sull'autobus perché non ha una lira, quindi chiedo attenzione su questo argomento.

È un problema che crea un grosso disagio anche per la A.M.T. e per il Comune, perché determina un flusso di morosità ed entriamo in merito al discorso che anche le associazioni di consumatori pongono: l'evasione. L'incremento della povertà e delle persone che girano a Genova con l'autobus ma non hanno soldi è un problema, perché comunque ne determina una non entrata in A.M.T. e nello stesso tempo un problema per il Comune per quanto riguarda la non reggibilità di queste categorie.

Per ultimo mi pare interessante, e lo sottoscrivo, quello di consentire l'utilizzazione degli abbonamenti aziendali ai volontari delle associazioni di volontariato riconosciute. Ciò che mi chiedo è qual è il procedimento per poter accedere a questo. Dimostrare semplicemente un'attività di volontariato o una gestione da parte dell'associazione di un registro di volontari per i quali è prevista una continuità nell'attività di volontariato? Mi ricordo che la proposta prevedeva un'organizzazione importante, burocratica prevista di regolamentazione, perché potrebbe sembrare una semplificazione invece di un'agevolazione importante che ha una sua dignità. Grazie.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Grazie, consigliera Lodi. Consigliere Pastorino.

PASTORINO – SEL

Io sono totalmente d'accordo con i nostri interlocutori e li ringrazio. Ci hanno dato ulteriori dati per poterci convincere ancora di più di questo sistema tariffario. Se togliamo questo sistema, l'unica cosa che parla di integrazione dei sistemi di mobilità del sistema del trasporto pubblico, finisce tutto. È l'unica cosa che in questi anni siamo riusciti a fare.

Non siamo riusciti in ad integrare i servizi pubblici: treno, pullman A.M.T. e pullman A.T.P.; è questo il lavoro che avremmo dovuto fare e che dobbiamo fare.

Andare a toccare il sistema di biglietto integrato ed aumentarlo o fare due biglietti e due abbonamenti divisi è la fine del sistema integrato, perché avremmo la ferrovia che continuerà a fare gli affari suoi con la A.M.T. in difficoltà e la A.T.P. in fallimento. Questa è la realtà.

Sono completamente d'accordo con il signor Truzzi: le Ferrovie hanno i 75.000.000 di contratto di servizio che anche se non va nessuno sul treno devono garantire quel servizio. Bisogna andare a prenderli per il collo.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Ci sono ancora due interventi e poi prende la parola l'Assessore. Consigliera Russo.

RUSSO – PD

Ribadisco i ringraziamenti per le relazioni ricche di informazioni molto utili.

Forse il riassunto di quello che dovrebbe essere l'obiettivo di questa Commissione è di trovare un modo per integrare meglio i servizi piuttosto che le tariffe, nel senso che mi pare che l'argomento che sia venuto più in evidenza è di allargare l'integrazione del servizio ad aziende che al momento non sono state coinvolte per cercare di rendere il trasporto pubblico locale efficace ed efficiente nella sua gestione più complessiva.

Trovo che questa dovrebbe essere la linea più immediata di intervento e di lavoro che dovrebbe prendere il Consiglio, coinvolgendo in un unico tavolo tutti i soggetti, compresi Regione e Provincia, nell'ottica della città metropolitana e di un servizio che deve interessare una zona geografica più vasta.

È stato ribadito che il contratto di servizio con Trenitalia scade nel 2014. Mi chiedo, perché non pensare di posticipare l'eventuale discussione sugli aumenti, le integrazioni ed il sistema delle tariffe quando ci sarà questo tipo di scadenza contrattuale? Mi sembrerebbe più utile e più efficace, perché potrebbe essere possibile verificare meglio il giro di introiti della Regione che riceve per questo servizio che non è ben chiaro in quale modo viene compensato.

Da qua poi si potrebbe lavorare sull'integrazione migliore dei servizi, fare degli studi che siano un po' più approfonditi e dettagliati ed a quel punto, quando ci sarà uno di questi rinnovi contrattuali, potrà essere più chiaro in che modo intervenire sulle tariffe. Altrimenti interveniamo oggi con il pericolo tra un anno di dover eventualmente rimodellare queste tariffe o di dover ricontrattare con Trenitalia questo servizio.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Grazie, Consigliera. Consigliere Baroni.

BARONI – PDL

Grazie, Presidente. Grazie a coloro che hanno illustrato compiutamente dandoci tutte le osservazioni che personalmente mi sento molto di condividere.

Pongo una questione. Questo Consiglio Comunale, su proposta della Giunta del 27 luglio 2012, aveva presentato - essendo ormai sull'orlo del collasso - in base all'articolo 2446, una riduzione del capitale dell'azienda A.M.T., uno dei primi atti per fare in modo di non portare i libri dell'azienda in Tribunale. Contemporaneamente aveva presentato anche un piano industriale 2012 – 2014 con delle linee di indirizzo molto chiare che prevedano: “a) la riduzione dei costi di riduzione attraverso una revisione della rete del servizio; b) la riduzione del costo del lavoro; c) l'aumento dei ricavi da traffico attraverso la revisione dell'accordo sull'integrazione tariffaria con Trenitalia e la riduzione dell'evasione tariffaria”. Questi erano i tre punti delle linee di indirizzo.

Ora io, nella mia funzione di Consigliere Comunale, credo che siamo qui a discutere di questo, se guardiamo bene le cifre di cui stiamo parlando. Secondo me non si può sottacere il fatto che la A.M.T. quest'estate e la A.T.P. due giorni fa sui giornali, sono quotidianamente con le minacce di riduzione degli stipendi, c'è qualcosa in generale che non funziona.

Non si può non affrontare questo problema, che è un servizio fondamentale non solo per le fasce deboli o per i giovani, ma per tutti i cittadini, perché io penso che l'autobus, il treno, la metropolitana, l'ascensore, lo prendono tutti, ma è chiaro che le tariffe vanno modulate secondo la redditività e sono d'accordo.

C'è un problema di fondo. Vorrei sapere dall'Assessore, dal Presidente, se è vero come è stato dichiarato dal Sindaco in quest'aula che per dicembre era previsto un trend di ricavi che avrebbero portato l'azienda in una posizione abbastanza tranquilla, prevedendo ricavi per 1.300.000 o 1.400.000 in più al mese.

Nel 2011 l'azienda ha chiuso con un sostanziale pareggio, anzi dichiara un utile, ma dopo aver versato mi pare 35.000.000 di euro per ripianare le perdite, dopo l'impresa della privatizzazione con i francesi, il Comune ha ripreso in mano completamente la A.M.T. . Credo che qualcuno debba dare delle risposte: questo piano che avete presentato si sta attuando? Se parliamo di questo possiamo anche affrontare gli altri argomenti, sennò parliamo di una cosa che nessuno contesta, ma io da questo scranno chiedo che sia aggiornata la situazione reale in cui versano i conti ed il bilancio della A.M.T. per capire quali margini ci sono. Se per coprire buchi che ci sono con la non attuazione di questo piano industriale bisogna ricorrere agli aumenti tariffari, dobbiamo dirlo con chiarezza. Tanto più che sappiamo che i trasferimenti dal centro sono diminuiti e diminuiranno ancora, perché è vero che la Regione ha tolto i fondi, ma è altrettanto vero che è una questione a cascata: parte da Roma, arriva alla Regione e infine al Comune.

Io credo che se vogliamo parlare di trasporto pubblico locale bisogna partire da un dato: vedere in che situazione oggi versano le nostre aziende municipalizzate, controllate al cento per cento dall'Amministrazione del Comune e chiederci se tutto quello che ci stiamo dicendo è possibile realizzarlo, perché noi lo vogliamo realizzare e dire le cose che si possono fare e non il contrario. Grazie.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Grazie, Consigliere. Consigliere Rixi.

RIXI - LEGA NORD

Grazie, Presidente. Ringrazio le associazioni che sono venute e hanno illustrato la situazione del trasporto pubblico e quelle che dovrebbero essere le scelte che, un'Amministrazione attenta a questo settore, dovrebbe intraprendere.

Mi trovo per la seconda volta ad essere in questo Consiglio Comunale dal 2002 e vedo che i problemi purtroppo sul trasporto pubblico sono passati da ciclo amministrativo in ciclo amministrativo senza trovare una soluzione. Siedo anche in Regione, dove per otto mesi ho cercato di portare avanti in Commissione il bacino unico regionale e la creazione di un'unica azienda sul trasporto pubblico, il solo sistema per fare delle economie di scala sugli acquisti, sui mezzi, sui carburanti e soprattutto per avere in prospettiva la possibilità di rendere effettivamente locale il trasporto ferroviario. Dopo un anno la Commissione non si è più riunita senza specificare a nessun componente il motivo.

Nei nostri enti locali si fanno tante parole e poi quando si devono prendere le decisioni si ferma tutto. È bello riunirsi, parlare, incontrarsi, cercare di prendere dei voti in campagna elettorale da una parte e dall'altra parte, ma nella vita tutto passa, tutto scorre, si può diventare ricchi, si può diventare poveri, l'unica cosa che passa e non puoi fare in modo di tornare indietro è il tempo. Mi auguro quindi che questa Commissione sia propedeutica a un Consiglio Comunale, ad una riunione di Giunta, visto che c'è anche un Assessore. Se noi continuiamo a perdere tempo non facciamo un servizio né a noi che alla gente che è fuori, né alle generazioni future che si troveranno sulla schiena gli stessi problemi che ci siamo trovati noi e si è trovato qualcuno prima di noi. Quindi io mi auguro che ci sia effettivamente la volontà del Comune di Genova e delle Giunte e di tutti i Consiglieri al di là del proprio colore politico e degli schieramenti di appartenenza di arrivare ad un punto.

Io vorrei fare due esempi: il primo è che apprendo che l'azienda A.M.T. dichiara che sostanzialmente uno dei problemi del mancato introito è sulla linea metropolitana. Io più volte in quest'aula ho sottolineato il fatto che era assurdo spendere così tanti soldi senza metterci i tornelli per impedire agli abusivi di utilizzarla, quindi lo ritengo un utilizzo sprovvisto delle risorse pubbliche; poi mi si risponde nelle interrogazioni che ormai non si possono più mettere, perché mettere i tornelli costerebbe troppi soldi.

Non prendiamoci in giro. Abbiamo anche creato un'autorità - che non so se i cittadini ed i Consiglieri conoscono - per i servizi pubblici locali. Questa dovrebbe verificare i contratti di servizio, la qualità dei servizi, l'erogazione dei servizi.

Intanto vorremmo convocata questa autorità.

La seconda cosa è che vorrei vedere i dati che ha prodotto, se ha controllato se i contratti di servizio da parte del trasporto pubblico locale vengono eseguiti a regola d'arte, a norma oppure no. A me risulta che molti contratti di servizio non vengono eseguiti fino in fondo, infatti prima si diceva che ci sono servizi che noi paghiamo e che le ferrovie dello Stato non fanno. Su questo credo che le Amministrazioni locali debbano aprire prima o poi una vertenza nei confronti delle Ferrovie dello Stato piuttosto che delle varie aziende e portarli davanti ad un Tribunale.

Queste sono le due strade che si possono attingere come Amministrazione pubblica responsabile, perché se non continuiamo a dirci delle cose giustissime, ma se non abbiamo il biglietto integrato arriviamo al punto che ci saranno pendolari costretti ad avere due

abbonamenti. Esempio, Erzelli è stata spostata un'azienda come la Ericsson dove gli operai, che guadagnano 1.000 euro al mese, sono costretti, se vengono da Varazze, ad avere la macchina che li porta in stazione a Varazze, l'abbonamento del treno da Varazze a Genova, l'abbonamento dell'autobus da Genova fino a Erzelli. Questo vuol dire fargli spendere 200 o 300 euro che si detraggono dal loro stipendio ogni mese.

Iniziamo a pensare a risolvere questi piccoli problemi confermati dai dati.

Io mi auguro che si possa fare un Consiglio Comunale, magari monotematico sull'argomento, e vengano fatte delle delibere di Giunta, perché se non si prendono dei provvedimenti esecutivi e date delle indicazioni alle aziende da questa situazione non ne usciamo. Come classe politica non solo continueremo a perdere consenso nel paese, ma non riusciremo nemmeno ad invertire il trend e la percezione dei cittadini che tutto quello che è pubblico non funziona e tutto quello che è gestito dalla politica funziona ancora peggio.

Dobbiamo iniziare a metterci tutti quanti una mano sulla coscienza e pensare alle cose che possiamo fare. Mi aspetto delle proposte operative della Giunta e che si possa, con i dati della authority, trovare delle soluzioni percorribili in tempi brevi. Non mettiamo in discussione più il contratto integrato, i biglietti integrati, perché se non vuol dire rinunciare al trasporto pubblico di Genova.

Non ci sono alternative: o il biglietto integrato oppure dobbiamo dire ai cittadini di venire ognuno con il proprio mezzo o – come hanno fatto i signori oggi - con le scarpe da tennis. Questo è un problema che vuol dire uccidere una città. Grazie.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Grazie, Consigliere. Consigliere Caratozzolo.

CARATOZZOLO – PD

Grazie, Presidente. Io alla precedente riunione di Commissione non ero presente, quindi mi sono perso un'occasione per conoscere ancora più approfonditamente l'argomento, ma le relazioni di quest'oggi sono state più che esaustive, nel senso che hanno inquadrato in modo completo quello che è lo stato dell'arte della situazione. Quindi ringrazio coloro che hanno relazionato. Mi ricollego a quello che diceva il consigliere Baroni: l'argomento è molto più complesso, perché si parla di A.M.T. e finché non riusciamo ad inquadrarlo, ad affrontarlo ed a risolverne gli aspetti essenziali, magari risolveremo il problema dell'integrazione, ma tra quindici giorni siamo qui per un altro aspetto. Prima o poi dovremo metterci mano, perché il tempo corre e mi pare di aver capito che non abbiamo usato la terapia giusta o che possa risanare la situazione.

Concordo anche con quello che ha detto il collega Putti. Siamo in linea con l'integrazione del biglietto, tutti concordiamo sul fatto che non può essere eliminato e ve lo dice uno che ha l'abbonamento annuale da quando esiste e che da 45 anni utilizza i mezzi pubblici. Per me sarebbe un grande danno nell'ipotesi non ci fosse più a livello personale, perché oltre ad essere un Consigliere Comunale, un dipendente della gente, sono un cittadino, quindi come tale usufruisco del servizio pubblico.

Quindi sono determinato a sostenere il fatto che non sia eliminato il biglietto integrato. Ognuno deve fare la sua parte, il Comune di Genova e la Regione Liguria. Cosa vuol dire? Vuol dire che questa, che in parte adempie già al suo ruolo, perché il contributo a Trenitalia lo dà da anni, in qualche modo deve mettere mano al portafoglio o a rivedere il contratto del

servizio. Deve in qualche modo rivedere ciò che serve, perché questo servizio venga mantenuto. Superato questo argomento devo fare un riferimento anche alla qualità del servizio. So perfettamente che sono stati soppressi molti treni, ma c'è anche un disservizio abbastanza diffuso, molto di meno rispetto a qualche anno fa quando c'erano addirittura i blocchi nelle varie stazioni. Quindi la qualità dovrebbe risalire, perché è altrettanto vero che il costo di questo servizio è tra i più alti di tutta Italia: da una parte paghiamo un biglietto decisamente salato, dall'altra parte abbiamo un servizio che non è all'altezza delle aspettative. Una piccola critica se mi posso permettere, se ho capito bene, nell'esposizione della rappresentante del WWF. Mi sembra non sia stato apprezzato molto il fatto che il Comune di Genova o la Regione Liguria avviasse dei lavori per nuove strade o per l'approntamento di parcheggi di superficie o di interscambio. Mi pare di aver inteso che questo incrementerebbe l'utilizzo della macchina. In parte potrebbe risultare vero, però io credo che anche questo sia un servizio da dare alla cittadinanza e bene fa il Comune - per quanto possibile, per quanto siano disponibili le risorse finanziarie - a seguire questa direzione. Grazie.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Grazie, Consigliere. Consigliere Grillo.

GRILLO - PDL

Desidero associarmi nel ringraziare le associazioni audite ed in modo particolare il dottor Lantieri. Io credo che questo contributo sia stato utile al Consiglio Comunale per le successive eventuali valutazioni sulla proposta, ritenendo che tutte le componenti politiche abbiano apprezzato i contributi oggi emersi. È un fatto eccezionale che vi siano ampie convergenze di tutti i gruppi consiliari sulle relazioni delle associazioni audite.

Il problema oggi si pone, Assessore, su come gestire questi contributi. Io non so se è sufficiente questa Commissione per avere esaurienti risposte da parte della Giunta sui contributi che ci sono stati portati. La mia proposta, a prescindere dalla sua replica odierna, è che vi sia un aggiornamento nel corso del quale in modo dettagliato e puntuale si riferisca. Sarebbe meglio se a questo incontro partecipassero anche gli altri soggetti (Regione Liguria, Trenitalia) perché è opportuna la presenza collettiva di tutti gli interessati se vogliamo fare sì che i lavori del Consiglio Comunale siano utili e produttivi per la collettività.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Ringrazio il consigliere Grillo. Consigliere Villa.

VILLA - PD

Grazie, Presidente. Grazie a tutte le associazioni. Io credo che non si possa non essere d'accordo sulle osservazioni, sugli interventi fatti dai rappresentanti delle varie associazioni.

Mi piace aggiungere soltanto un qualcosa che è stato detto o in parte riferito in merito a questo: noi non possiamo far finta del fatto che le Province ormai siano scomparse e ci sia in questo momento una situazione di un'azienda - come l'A.T.P. - in grave difficoltà che oggi

minaccia di non poter servire tutte quelle zone della città di Genova e della sua provincia che attualmente non sono servite da servizio su rotaia.

Con l'auspicio davvero di un biglietto integrato sul quale siamo tutti d'accordo, credo si debba comprendere anche un'integrazione vera che comprenda anche un trasporto intercomunale. Chiaramente in una previsione di allargamento ad un'area più vasta, che poi sarà di fatto l'area metropolitana, e non potremmo certamente esimerci dal ragionare in questo senso, spero che non sia l'ennesima Commissione dove ci si trova a prendere visione di dati sui quali tutti siamo d'accordo e, forse i rappresentanti delle associazioni sono più bravi di me certamente a farli, ma di qui si esca capofila, come Comune di Genova e quindi come capoluogo, di una sollecitazione alla Regione, perché si possa arrivare ad un'azienda unica su tutto il territorio regionale.

Qualcuno prima di me l'ha detto, credo che personalmente sia questa una delle soluzioni, non certamente la panacea di tutto, ma sicuramente una delle strade possibili. Non mi sorprende del fatto di essere un Consigliere di un partito di maggioranza, che non si trova d'accordo certe volte con delle scelte fatte dalla Regione stessa che politicamente condivido, ma certamente mi debba trovare presente da adesso in poi a far sì che in intanto si mantenga questo biglietto integrato, lo si allarghi ad un territorio comunale e provinciale e regionale.

Mi piacerebbe ascoltare e condividere con tutti gli altri Consiglieri un'azione comune alla fine di questa Commissione, perché sarebbe di nuovo l'ennesima volta che probabilmente, come qualcuno ha detto nel passato ciclo amministrativo, non si è fatto o almeno non si è cercato di fare qualcosa. Grazie.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Grazie, consigliere Villa.

Prima di dare la parola all'Assessore preciso che la Regione Liguria, nella persona dell'Assessore ai trasporti Vesco, è stato invitato alla Commissione, però impegni istituzionali gli hanno impedito di presenziare. Nella compatibilità dei termini della trattativa in tempo utile, sarà – se c'è bisogno – nostra cura rinviare l'Assessore per un confronto.

Prende la parola dottoressa Dagnino. Grazie.

DAGNINO – ASSESSORE MOBILITA' E TRAFFICO

Grazie, Presidente. Intanto ringrazio tutti voi, ringrazio le associazioni per il contributo.

Questa era una Commissione impostata in un modo che io dovevo più ascoltare che intervenire. Volevo soltanto puntualizzare pochissime cose. L'accordo sul biglietto integrato è firmato da quattro soggetti: Regione Liguria, Trenitalia, A.M.T. Comune di Genova. Ogni decisione è presa dai firmatari. La trattativa va ancora avanti, è ancora aperta, non nego che ci siano ancora dei problemi. Il biglietto integrato è nato per volontà della Regione Liguria nel lontano 1996, perciò la Regione ha sempre avuto oltre che come competenza specifica anche la primogenitura di questo importante valore della mobilità del nostro territorio. Del resto ha il ruolo programmatico sul territorio regionale, perciò questa discussione è monca degli altri due protagonisti fondamentali, dato che poi l'accordo si deve firmare in quattro.

Il Comune di Genova non ha mai disconosciuto il valore di questo titolo di viaggio. Sappiamo l'importanza ed il valore simbolico che ha, arretrare rispetto a questo dato sarebbe arretrare su tutto il fronte dell'aggregazione.

Noi abbiamo fatto due lunghe Commissioni di approfondimento, perciò io non voglio ritornare sui temi già trattati. Le motivazioni che ho portato non erano le giustificazioni per disgregare il biglietto integrato, bensì erano per evidenziare la problematicità del quadro. Non nascondiamo che il quadro ha delle problematicità notevoli.

Il Comune di Genova, A.M.T., a tutti i tavoli di questo confronto abbiamo avuto come obiettivo il mantenimento del biglietto integrato, che non può essere caricato soltanto su un'azienda, soltanto su un'istituzione. Il problema era ed è di riequilibrare il carico finanziario di un'operazione del genere, è questo il tema.

Se noi avessimo ancora la disponibilità di risorse che la Regione Liguria aveva nella seconda metà degli anni Novanta, quando fece questa operazione, non saremmo qui a discutere di queste cose. Il biglietto integrato ha bisogno di un sostegno finanziario, è questo il problema: l'emergenza assoluta dal punto di vista della mancanza di risorse che tocca questo tema e tocca anche i ragionamenti più generali rispetto alla situazione della nostra azienda. Abbiamo già relazionato nelle due Commissioni scorse sul biglietto integrato ed anche su come si è svolto l'andamento economico dell'azienda in questi mesi, come si chiude il 2012, ma naturalmente sia io che l'azienda siamo a disposizione per fare ulteriori dimostrazioni di questo tema.

È la mancanza di risorse la difficoltà che ci porta ad avere dei problemi per chiudere questo accordo. È emerso un altro dato importantissimo nella discussione di oggi che in maniera molto lucida è indicato nel documento della consulta dei consumatori: il biglietto integrato è legato ad un'integrazione del servizio.

Sottolineare che oggi la necessità è lavorare all'integrazione del servizio ovviamente deriva da un'impostazione di merito, perché è chiaro che se si parla di biglietto integrato, logica vorrebbe che si parlasse anche di integrazione del servizio. Ma c'è un altro dato importante, che la situazione di assoluta crisi che per esempio A.T.P. sta vivendo in questi giorni, fa diventare questo tema dell'integrazione del servizio l'unica carta che abbiamo da giocare. È un po' irrituale che un ente che è titolare di un contratto di servizio, ma che non è titolare delle competenze di pianificazione, faccia ragionamenti di questo tipo, però a questo punto la sollecitazione dell'associazione dei consumatori è una sollecitazione che è indirizzata alla Regione Liguria, ma che diventa veramente urgente anche per noi che non siamo Regione. Si deve lavorare ad un programma di esercizio metropolitano, andando a vedere dove ci sono le sovrapposizioni.

Estremizzando un po' il concetto, in questi anni si sono fatti anche concorrenza sulle tariffe, il sistema non si può permettere più queste cose e perciò l'unica strada è lavorare. È evidente che il Comune di Genova è disposto immediatamente a occuparsi di questo, gli uffici tecnici di A.M.T. sono a disposizione e questa è un'indicazione programmatica che io vorrei inserire anche esplicitamente nel testo dell'accordo del biglietto integrato, perché a questo punto le due cose non possono andare separate.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Le associazioni sono rappresentate dagli auditi che sono in sala e l'interlocuzione si svolge secondo il regolamento tra i soggetti che ne sono autorizzati.

Grazie, Assessore. Mi ha chiesto la parola per un intervento il signor Guastavino a nome dell'associazione consumatori.

GUASTAVINO – ADOC LIGURIA

Ritengo che sia una giornata importante e ringrazio davvero tutte le associazioni degli ambientalisti che ci sono a fianco ormai da mesi su questa lotta per il T.P.L. attraverso il forum che in qualche modo si è coordinato. Alcuni di loro sono molto bravi nell'elaborazione soprattutto per quanto attiene il discorso legato a Trenitalia che è una ulteriore problema rispetto a quelli che già abbiamo, soprattutto per quanto riguarda la qualità del servizio che è davvero scadente.

La Regione in questa fase è un po' latente. C'è sicuramente un'urgenza, una necessità e siamo qua a discutere di ciò perché mancano i soldi, ma secondo me da oggi bisogna cambiare metodo. Siamo disponibili a ragionare sulle risorse, anche in maniera laica mettendoci le mani in tasca come abbiamo fatto in modo consistente nel 2010, ma purché alla fine si arrivi ad una definizione corretta di quelli che sono i livelli minimi di servizio.

Sul discorso legato all'integrazione Trenitalia, la Regione Liguria deve fare un intervento importante, perché se non ne usciamo. Ricordo che per la prima volta qualche mese fa siamo perfino riusciti a mettere in piedi una mobilitazione, cosa di cui vado estremamente fiero. La scommessa che noi abbiamo davanti è quella di verificare e di monitorare puntualmente la qualità e l'efficacia dei servizi, perché non siamo più disponibili ad accettare degli aumenti tout court senza sapere esattamente a che cosa sono finalizzati.

Sono anni che prendiamo risorse dal Comune: ricordo che una parte consistente del debito pubblico deriva da finanziamenti a suo tempo per l'azienda comunale e successivamente altri pesantissimi interventi sempre finalizzati alla salvezza di A.M.T.. Noi siamo disponibili a ragionare, l'abbiamo fatto anche per il passato, purché ci siano le condizioni di mettere davvero in sicurezza la situazione.

Devo dire che negli ultimi mesi ho notato effettivamente un approccio leggermente diverso da parte dell'azienda. Mi sembra che mentre fino all'altro giorno A.M.T. era estremamente monolitica e sulle sue posizioni non era flessibile rispetto alle situazioni economiche disastrose in cui versava; oggi credo di cogliere dei segnali abbastanza ottimisti e di disponibilità, però noi – ribadisco – dobbiamo dare assenso ad interventi tariffari solo ed esclusivamente di fronte ad un miglioramento del servizio, ad un'efficacia del servizio.

Ultimo ragionamento, quello del controllo puntuale. Avviene già con le associazioni dei pendolari in alcune Regioni, come la Lombardia, dove ci sono proprio degli accordi attraverso le Regioni per poter monitorare il servizio e per capire quali sono le problematiche, denunciare le inefficienze e soprattutto intervenire poi in maniera fattiva con delle proposte concrete per migliorare le situazioni. Grazie.

NICOLELLA – PRESIDENTE

Grazie, signor Guastavino.

A questo punto la rilevanza e l'articolazione dell'argomento ci ha portato fuori i tempi usuali delle Commissioni, per cui chiedo ai successivi interventi di mirare sulla sintesi. Consigliere Pignone.

PIGNONE – LISTA DORIA

Mi sembra di aver colto, da parte dell'Assessore, un'apertura nei confronti delle novità apportate, un po' a conferma di quanto detto da Guastavino relativamente al nuovo approccio

che ha l'azienda nei confronti delle problematiche. Alla luce degli interventi che sono stati fatti mi sembra che si necessiti, a maggior ragione, per dare ulteriore strumento di incisività alle proposte fatte da coloro che sono stati auditi, che in una Commissione l'assessore regionale Vesco e l'autorità vengano a portare dati sul controllo e monitoraggio della qualità dei servizi. Ritengo che sia necessario anche per noi per capire come operare in proposito.

Questa è la mia proposta.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Grazie, Consigliere. Accogliamo la qualità della proposta per giustificare la poca istituzionalità dell'intervento. Interviene il consigliere Grillo per mozione d'ordine.

GRILLO - PDL

Un'integrazione sull'aggiornamento della riunione che prima ho citato. È opportuno che in previsione di questa Commissione con gli enti auditi – Comune, Regione, Ferrovie dello Stato, Trenitalia – pervenga a tutti i soggetti il documento che le associazioni oggi ci hanno illustrato di modo che alla prossima Commissione si abbiano delle risposte esaurienti su tutti i temi posti. Credo che questo sia un modo corretto per gestire i nostri lavori.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Grazie, Consigliere. Consigliere Farello.

FARELLO - PD

Grazie, Presidente. Condivido la proposta che fa il capogruppo Pignone e faccio un'integrazione alla sua proposta, motivandola. Il tempo in questo caso non è una variabile indipendente, perché se ho capito bene la proroga dell'attuale sistema tariffario scade in al primo febbraio di quest'anno, quindi tra venti giorni. Se l'assessore Vesco viene sia il 29 gennaio che il 2 febbraio noi rischiamo di fare l'audizione di un soggetto istituzionale di grande importanza e competenza, ma a decisioni già assunte che non è detto siano positive e in linea con quello che oggi la Commissione consiliare ha condiviso.

Quindi delle due l'una. O l'assessore Vesco si rende disponibile ad un confronto con il Consiglio Comunale di Genova attraverso la Commissione in tempi compatibili con la trattativa che si sta portando avanti - quindi la settimana prossima - o altrimenti ci dev'essere un'assunzione di responsabilità e su questo l'Amministrazione deve fare degli atti formali, attraverso il Consiglio e preferibilmente anche attraverso la Giunta, per mantenere le tariffe nel sistema attuale fino a quando gli elementi di negoziato non si sono conclusi.

Altrimenti l'audizione rischia di essere perfettamente inutile.

NICOLELLA - PRESIDENTE

La ringrazio, Consigliere. Stiamo verificando la disponibilità di giorni disponibili per l'allestimento della Commissione la prossima settimana e vi sarà comunicata insieme

all'allegato dei documenti che chiedeva il consigliere Grillo. Concludiamo con le repliche degli auditi.

GRAMMATICO - LEGAMBIENTE LIGURIA

Noi abbiamo fatto delle proposte a questa Commissione. Rispetto alla semaforizzazione preferenziale, i corridoi di qualità, proprio quegli elementi strutturali che possono permettere la trazione dell'utenza ed anche il rilancio economico, non abbiamo visto nessun tipo di valutazione, non capiamo se vi sia interesse, sensibilità, da questo punto di vista.

Per quanto riguarda Trenitalia, l'audizione dell'assessore Vesco è evidente che debba essere fatta in tempi compatibili, come ricordava il consigliere Farello. Sarebbe interessante capire in questa contrattazione a quattro il ruolo di ogni soggetto che è evidentemente molto diverso: Trenitalia nell'accordo è quella che percepisce 7.500.000 di euro ed è probabile che bisognerà intervenire su quelli, perché mi auguro che non si debba aspettare la prossima nevicata per comprendere nuovamente quali elementi di difficoltà e di relazione con il territorio ha oggi questa azienda. Probabilmente è quello l'elemento da aggredire, grazie.

NICOLELLA - PRESIDENTE

Ringrazio nuovamente gli auditi.

Chiudiamo la Commissione, ricordando che verrà comunicata la data della prossima Commissione riguardo l'integrazione tariffaria.

Esito:

Integrazione tariffaria A. M. T. – Trenitalia.	conclusione trattazione
--	-------------------------

Alle ore 16,46 la Presidente dichiara chiusa la seduta.

La Segretaria
(Luana Galligani)

La Presidente
(Clizia Nicolella)

Il Presidente
(Gianpaolo Malatesta)