



## Comune di Genova

### COMMISSIONE V – TERRITORIO COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica del 21 Marzo 2013

#### VERBALE

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

Assume la Presidenza il Consigliere Bruno Antonio Carmelo.

Svolge le funzioni di Segretaria la Signora Galligani Luana.

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

Alle ore 14:30 sono presenti i Commissari:

4	Anzalone Stefano
5	Balleari Stefano
6	Baroni Mario
12	Boccaccio Andrea
13	Bruno Antonio Carmelo
14	Chessa Leonardo
7	Gozzi Paolo
16	Grillo Guido
15	Lauro Lilli
8	Malatesta Gianpaolo
17	Muscarà Mauro
3	Musso Enrico
18	Musso Vittoria Emilia
19	Padovani Lucio Valerio
1	Pandolfo Alberto
10	Pastorino Gian Piero
9	Russo Monica
2	Vassallo Giovanni
11	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Bartolini Maddalena
2	Campora Matteo
3	De Pietro Stefano
4	Lodi Cristina
5	Mazzei Salvatore
6	Nicolella Clizia
7	Putti Paolo

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott.ssa Carla Pedrazzi (S. O. I.); Dott. Mauro Tallero (S. O. I.); Dott. Livio Ravera (A.M.T.); Dott. Fabio Secci (Esperto Gruppo P. d. L.)

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta e pone in discussione il seguente ordine del giorno: **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: SITUAZIONE FINANZIARIA E NORMATIVA A.M.T.**

### **BRUNO – PRESIDENTE**

Buon pomeriggio, procediamo all'appello.

### **BRUNO – PRESIDENTE**

Chiediamo all'Assessore una introduzione sulle tematiche in oggetto, poi ci sarà la discussione.

Questa commissione è stata convocata per continuare una discussione sul trasporto pubblico locale, dovrebbe poi confluire in una discussione in Consiglio Comunale, che forse è già all'ordine del giorno di martedì prossimo, ma non è detto che si tenga questa discussione se si ritiene di approfondire l'argomento con altre Commissioni.

La parola all'assessore Dagnino, che ringrazio per la sua disponibilità ad istruire Commissioni.

### **ASSESSORE DAGNINO**

È il nostro ruolo. Sono importanti questi momenti di incontro e di approfondimento. Non è la prima Commissione che si svolge su questo tema, ne abbiamo fatte un paio, una anche alla presenza del Presidente del Consiglio di amministrazione, sulla situazione economica. Poi ne abbiamo fatte molte sul biglietto integrato. Ma data l'importanza, l'attualità di questo tema, è evidente che ben vengano i momenti di questo tipo.

Naturalmente, l'approfondimento sulla situazione economica specifica di questo momento verrà presentato dal dottor Ravera, che adesso è l'amministratore unico della società. Come sapete, tra le variazioni, abbiamo anche eliminato il Consiglio d'amministrazione.

Io volevo fare soltanto un brevissimo ragionamento sulle dinamiche economiche e di crisi del trasporto pubblico, ma poi mi volevo anche minimamente soffermare su un aggiornamento su tutto questo dibattito che si sta svolgendo in sede regionale e che forse avrete seguito anche in parte sulla stampa rispetto alla legge regionale di riorganizzazione dei bacini e poi tutto questo ragionamento su azienda unica o non azienda unica.

Le dinamiche economiche del trasporto pubblico e la situazione di crisi in cui versa AMT, si collocano in un contesto nazionale e regionale abbastanza analogo.

Le dinamiche del supporto pubblico, in questi ultimi anni, almeno a partire dal 2009, hanno subito un'accelerata in termini negativi, per un andamento continuo di diminuzione dei contributi pubblici dati a diversi titoli, perciò il contributo regionale, che come sapete copre i cosiddetti servizi minimi trasporto, ma anche i contributi degli enti locali, di fronte ad una dinamica di aumento dei costi di produzione sempre in continua ascesa.

Queste tendenze sono le tendenze storiche del trasporto pubblico, perché da sempre il contributo pubblico dato al trasporto pubblico non è mai stato indicizzato rispetto all'aumento dei costi, cioè questa è la differenza. Una differenza sostanziale rispetto ad altri servizi.

Questo ha portato, anche nel passato, periodicamente, almeno per le aziende liguri, situazioni critiche, ma in tempi passati l'intervento pubblico, gli interventi degli Enti Locali e della Regione andavano a soccorrere.

Questo, da un po' di anni a questa parte avviene sempre meno, perciò le situazioni di crisi si acuiscono evidentemente.

L'altro elemento di forte contraddizione e di vulnus strutturale che esiste nel trasporto pubblico, e quello che si affida un servizio che non totalmente ma in parte ha una valenza sociale, nel senso che taluni tipi di servizio in talune zone hanno un carattere fortemente di valenza sociale, ma questo tipo di servizio è affidato a società per azioni che hanno poi le loro dinamiche societarie e che ad un certo punto ovviamente seguono i percorsi di legge.

Questo porta ad una situazione critica di tipo generale di contributo pubblico e di contributo che viene dalla tariffa, come sapete la legge distribuisce questi due proventi di sostentamento, il 35% del costo deve provenire dalla tariffa, il resto deve sostanzialmente provenire dal contributo pubblico. In questa situazione quelli che sono i proventi di sostentamento, sempre meno bastano a sostenere il servizio che poi è necessario per una città o per un territorio.

La situazione, perciò, di AMT ma anche di altre aziende, quasi tutte le aziende liguri, presenta criticità e disequilibrio nel conto economico, sempre maggiore debolezza di patrimonio e perciò una situazione ovviamente di rischio, che poi vi verrà spiegata nei dettagli oggi dall'Amministratore unico.

Poi AMT ha delle sue specificità, sia in positivo che in negativo. Specificità in termini positivi che potrebbero dare a noi città delle armi, anche per riuscire a svilupparlo davvero il trasporto, che quello genovese è un nodo trasportistico molto importante; che la percentuale di utilizzo del trasporto pubblico a Genova è molto alta rispetto alla media delle città italiane; che per questa ragione AMT è un'azienda che raggiunge più di molte altre quel 35% di obiettivo definito dalla legge di finanziamento che deriva dalle tariffe.

Questi sono, tutto sommato, aspetti positivi. Poi naturalmente AMT alla sua storia che tutti noi conosciamo, ha perciò delle criticità anche strutturali, un servizio ancora molto capillare, ma nello stesso tempo un servizio molto diversificato. Abbiamo molti vettori, AMT a molti vettori diversi, non solo pullman, ma ascensori, metropolitana, cremagliera di Granarolo, adesso ha anche la Genova-Casella, perciò una diversificazione che a livello di organizzazione industriale, ma parlo un po' di esterna rispetto a queste cose, indubbiamente creano degli appesantimenti rispetto a problematiche anche importanti, come per esempio quella della manutenzione.

Offre ancora un servizio capillare in tutte le zone collinari della nostra città. La nostra città è una città di estrema complessità dal punto di vista urbanistico e questo si ripercuote immediatamente sul costo del trasporto.

Poi ci sono altri tipi di problematiche: un costo di produzione un po' più alto, forse, rispetto alla media delle altre aziende italiane. Questo aspetto c'è anche.

Criticità che derivano dalla storia, dalle caratteristiche della nostra città, eccetera.

Questo è il contesto generale dove si cala una situazione di grande problematicità presa all'inizio del nostro mandato con diversi momenti di criticità, una situazione di finanziamento del Comune di Genova che abbiamo dovuto insieme a voi recuperare in corso di approvazione di bilancio e in corso di evoluzione dei sei mesi del 2012, ma abbiamo dovuto

rincorrere; con un tavolo sindacale quando abbiamo iniziato a lavorare a giugno, luglio, interrotto i rappresentanti dei lavoratori, non andavano più al tavolo all'incontro con i manager dell'azienda. Abbiamo trovato, quando siamo arrivati, un'azienda decapitata, che non aveva più un Presidente, perciò abbiamo dovuto ricostruire anche questi aspetti, dare una guida l'azienda per riallacciare il tavolo di concertazione con i sindacati e per il 2012 rincorrere questa situazione economica.

Oggi la situazione continua a permanere critica perché l'andamento strutturale è comunque un andamento estremamente drammatico, aggravato dal fatto che in questo momento siamo in difficoltà tecnica rispetto all'approvazione di bilancio, come avrete discusso anche con l'assessore Miceli anche in questa sede, ma di queste cifre e di questi aspetti poi parlerà il dottor Ravera.

Ancora un passaggio, se vi può interessare. Come sapete esiste un percorso regionale di elaborazione della nuova legge del trasporto pubblico regionale, sostanzialmente ormai da qualche anno avviato, che in questi ultimi giorni ha ripreso con forza e in accelerata.

La discussione intorno alla legge regionale ruota intorno al concetto fondamentale di una revisione dei bacini di traffico, i quali sono molto frammentati in questo momento. Un bacino di traffico è quello della città di Genova, che è autorità di bacino; un altro per esempio è quello del territorio provinciale che sta intorno a Genova. La nostra situazione è molto frammentata. La Regione ha come obiettivo quello di definire dei bacini di traffico più estesi. La discussione è stata per molti mesi sulle due alternative, un bacino di traffico unico regionale e tre bacini sostanzialmente al livello della dimensione provinciale.

In questi ultimi giorni, ha preso di nuovo vigore l'ipotesi di un bacino unico regionale. Non tutte le componenti istituzionali della regione condividono questa impostazione, per esempio le ali come la città di La Spezia, la provincia di La Spezia, Imperia, prendono le distanze rispetto a un bacino unico regionale.

Per quanto ci riguarda, per la città di Genova, sostanzialmente la strada del bacino unico regionale o la Strada dei tre braccini per noi è abbastanza la stessa cosa, nel senso che nel bene o nel male noi rappresentiamo da un lato il punto più critico, più nevralgico, perché più pesante e più problematico, ma allo stesso tempo rappresentiamo anche il nodo trasportistico fondamentale del territorio, che rispetto alla città di Genova altri territori della regione diventano proprio delle ali, diventano residuali.

Io sostengo, rispetto a questa discussione che non si è ancora chiusa ieri, che c'è stata una lunga giornata in Regione che ha dibattuto di questi temi, ma non si è ancora chiusa. Io sostengo che non è tanto la discussione sulla dimensione del bacino, perché poi anche se si va verso un bacino unico regionale bisognerà ragionare per su ambiti, perché poi devi individuare l'entità del trasporto naturale, cioè di come si spostano le persone, ma io credo che sia fondamentale la forte pianificazione, la forte programmazione regionale, questo sì.

Quello che è mancato in questi anni, a mio parere, ma lo è espresso in tutte le sedi e anche ieri e quello che sempre più urgente fare proprio alla luce di questa situazione economica critica, estremamente critica, è una vera programmazione e dato che la nostra è una Regione di dimensioni relativamente piccole, può avere proprio la dimensione regionale, una programmazione, una definizione dei costi standard, una definizione su cosa si intende per servizio minimo, un monitoraggio del servizio, cioè tutte quelle cose che deve fare l'organismo che ha in mano l'autorità di pianificazione, che sono le Regioni d'Italia.

Questo è importante. Io credo è di minore importanza il discorso facciamo un bacino unico o facciamo tre bacini. Poi questo tema del bacino unico si confonde spesso con quello dell'azienda unica, lo dico perché sulla stampa compare sempre molto e anche lì forse

bisogna fare un minimo di chiarezza. Un conto è parlare di bacini di traffico, un conto è parlare di aziende. Ci si può anche porre in prospettiva un obiettivo del genere, ognuno di noi ha le sue idee, però certamente un percorso di azienda unica è un percorso unico, un percorso complesso, ognuna di esse ha la sua storia, la sua situazione economica, proprietà diverse, situazioni patrimoniali diverse, situazione di debiti diversi, c'è un percorso societario molto complicato, perciò chi fa proprio il collegamento stretto "se si fa il bacino unico si fa automaticamente l'azienda unica", a mio parere sono due ragionamenti che vanno veramente su due logiche diverse.

Io non credo neppure, ribadisco che è una mia opinione personale, che l'accorpamento tra aziende porti oggi, in questa situazione che viviamo, ad automatici e notevoli risparmi. È un servizio per eccellenza territoriale del trasporto, non è che puoi fare economie di scala, non è che puoi eliminare qualche rimessa decentrata, perciò anche da questo punto di vista, per esperienza perché in passato si è provato ad avere i conti di una possibile fusione tra TPL e AMT. Però volevo sottolineare che un conto è l'azienda unica e un conto è il bacino unico di traffico, sono due cose veramente diverse.

L'elemento fondamentale però è lavorare ad una programmazione, una pianificazione.

In questo momento, e lo abbiamo chiesto con forza alla Regione Liguria, la situazione drammatica non solo di AMT, ma per esempio anche dall'azienda dei trasporti provinciali della provincia di Genova, ci obbliga a cominciare a lavorare sull'integrazione dei servizi, perché partendo da risorse date, che presumibilmente non aumenteranno comunque va da a Roma, anzi io mi occupo di questi temi da un po' anni e in questi anni io le ho sempre viste diminuire le risorse trasferite per il trasporto pubblico.

In questa situazione diventa un serio lavoro sull'integrazione del servizio, allora a quel punto ci deve essere anche il coinvolgimento del servizio ferroviario, che è il naturale asse fondamentale, la naturale colonna vertebrale del nostro territorio, intorno a quello si può costruire il resto.

Noi lo abbiamo chiesto alla Regione Liguria con forza. Abbiamo tenuto un tavolo che ha appena iniziato a lavorare con Trenitalia, l'azienda di trasporto provinciale AMT, almeno lavorare sul bacino della città metropolitana.

Tavolo appena partito, ma io credo che si avranno dei risultati, proprio perché in questo momento è l'unico modo per poter affrontare la razionalizzazione o risparmio sui doppioni; esistono ancora vettori di trasporti che sugli stessi territorio non dico che si fanno concorrenza, ma che comunque fanno un servizio rispetto a un'unica direttrice territoriale.

## **RAVERA – PRESIDENTE AMT**

Grazie Presidente dell'invito, per poter entrare nuovamente nel merito della vicenda TPL e AMT in particolare.

Cerco di essere il più preciso e sintetico possibile nell'informazione e parto dall'ultima vicenda societaria. L'8 marzo ho convocato l'assemblea di questa società perché nuovamente si è trovata nella situazione di cui all'articolo 2446 del codice civile, per cui perdita superiore ad un terzo del proprio capitale. In occasione di quell'assemblea, quindi, ho avuto l'obbligo di illustrare all'azionista unico che è il Comune formalmente la situazione dei conti e del patrimonio aziendale, che la data del 14 febbraio qui si riferisce la situazione portava un capitale di 6 milioni e nove.

Se i mesi che vengono non saranno contrassegnati da un'inerzia rispetto ad alcuni interventi, il capitale è destinato ad azzerarsi a metà anno. Questa è la precisa situazione della



società. Gli interventi a cui faccio riferimento e che sono contenuti nel budget AMT 2013, sono da un lato la definizione della posta in conto esercizio a carico del Comune e che ha in relazione ovviamente l'approvazione del bilancio comunale 2013, dall'altro ha la posta che è in discussione da mesi con l'erogazione sindacali per il raggiungimento di una riduzione di costi strutturali interni all'azienda.

Un'altra azione prevista dal budget, così come recitava anche l'indirizzo della delibera del Consiglio Comunale di luglio era riveniente dalla rinegoziazione con Trenitalia del biglietto integrato. Negoziazione che, come ben saprete, non è giunta ad alcun risultato, per cui ho dovuto significare a Trenitalia e alle altre parti che per quanto riguarda AMT quell'accordo non era più sostenibile oltre la proroga data per il primo trimestre del 2012, prevedendo un costo fisso, quindi legato dai passeggeri, riconosciuto da AMT a Trenitalia di sette milioni e mezzo annui.

Ho ritenuto, così come ritengo tutt'ora che quest'importo non sia quantomeno giustificato e nella situazione in cui versa la società AMT, tutte le poste devono cercare di essere il più possibile giustificate, soprattutto quelle relative ai costi.

In conseguenza di questa decisione, credo che la preventivata e discussa ipotesi di aumento del biglietto singolo degli abbonamenti di AMT, è soggetta ad un congelamento e ad uno stop. A seguito della posizione che avete dovuto assumere ormai più di un mese fa, noi siamo rimaste disponibili, abbiamo cercato di dare il contributo per parte nostra affinché si riuscisse a raggiungere un nuovo accordo sul biglietto integrato che tenesse conto anche della mutata realtà complessiva, ovvero, secondo i dati Astra, che è l'associazione che raduna tutte le aziende di TPL, nel 2012 nel paese si è verificata una flessione del due per cento dei passeggeri trasportati che è da mettere in collegamento ad una flessione del più del 15% del traffico privato, quindi si assiste a minori spostamenti complessivamente. Dunque a minori ricavi da parte dell'azienda di TPL.

Il punto dei ricavi assume quindi un'importanza ed un rischio ancora maggiore rispetto al passato, per cui non credo prudente né giustificato da parte di qualsiasi azienda a riconoscere dei costi che non siano in qualche maniera legati ai passeggeri effettivamente trasportati.

In sede di assemblea dell'8 marzo, la decisione dell'azionista è stata quella di rinviare la perdita a nuovo, come consente il Codice Civile, con una precisazione temporale è stata condivisa, per cui in questo frangente noi continuiamo ad essere impegnati così come abbiamo fatto dal nostro insediamento a raggiungere gli obiettivi di contenimento dei costi aziendali attraverso una trattativa sindacale. Se questa però non ha divenisse in tempi utili onde evitare l'azzeramento del capitale a giugno, saremo costretti ad assumere iniziative non concordate, perché questo ci impone il ruolo che abbiamo di amministratori.

Naturalmente questo è un elemento che noi facciamo di tutto per allontanare, crediamo che anche vista la situazione complessiva, visto l'impatto particolare che ha ATP per qualsiasi città e visto anche l'impatto sociale che le vicende della nostra società hanno, e sui cittadini in generale e sui dipendenti stessi di AMT, sia largamente preferibile da parte di tutti raggiungere gli obiettivi che ci è dato di mirare in un quadro di accordo.

Dico obiettivi che ci è dato di mirare perché è giusta la premessa che ha fatto l'assessore Dagnino, è chiaro che un tavolo aziendale che si pone questo obiettivo necessario eppure molto ambizioso, vista la storia del servizio e vista la storia della nostra società, manca di molti elementi di certezza, di contesto, per non dire che non ce n'è quasi neanche uno. Quindi è tanto più complicato chiedere e parlare di sacrifici, se li vogliamo chiamare così, senza poter indicare per l'anno successivo che non pochissime certezze. Questo è

esattamente il contesto nel quale questo tavolo si sta faticosamente tenendo con grande responsabilità da parte di ciascuna delle parti.

Il riflesso della ripresa del quadro regionale che delineava l'assessore Dagnino rispetto alle nostre vicende, in questo momento rispetto alla vita aziendale del 2013 non ci attendiamo che possa essere di grande concretezza.

Il dibattito pur giusto su cui non mi permetto di intervenire riguardo alla miglior definizione dei bacini di traffico regionale ad una riscrittura completa della legge regionale, per la necessaria tempistica dell'iter, al momento non mi sembra tale da poter influire sulle nostre vicende presenti. Fermo restando che, e rimarco ancora questo aspetto, le vicende delle aziende, delle società che esercitano il trasporto pubblico locale, hanno dinamiche per forza di cose prevalentemente industriali, quindi dire che è meglio fare un'azienda piuttosto che farne dieci, a tavolino, è un dibattito assolutamente teorico. Bisogna calarsi nel merito e vedere qual è la soluzione praticabile e sostenibile. Quindi bisogna iniziare dal capo e non dalla coda. Quindi lo sciopero di domani, che è insieme uno sciopero nazionale per via della contrattazione sul rinnovo del contratto nazionale che si prolunga, che è assente da cinque anni, per riportare l'attenzione sul neonato fondo nazionale trasporti introdotto dalla legge di stabilità 2013, il quale ha fatto per alcuni aspetti dei passi in avanti considerevoli, perché ha recepito una condivisione di tutti i soggetti che hanno influenza su TPL, quindi Stato, Regione, aziende e sindacati, riguardo al fabbisogno minimo di settore in Italia del TPL gomma, fissandolo in 6,4 miliardi di euro.

I provvedimenti già esecutivi e gli accordi che lo Stato è riuscito a raggiungere con le Regioni hanno consentito di impegnare 4,9 miliardi l'anno 2013. Quindi manca all'appello la differenza, quindi 1 miliardo e quasi 500 milioni.

Questi sono due elementi di quadro oggettivi che non differenziano le posizioni della parte sindacale con le parti datoriali e anche delle istituzioni, per alcuni aspetti, sebbene il mancato accordo con le istituzioni centrali e decentrate sia la causa di questo differimento sulla definizione del fondo.

Si somma poi allo sciopero la vertenza instaurata per avere rinnovo della legge regionale ed anche la vertenza in atto, se così la vogliamo chiamare come termine un po' antico, in azienda.

Su questo punto, niente obbligo ribadire che ciò di cui stiamo faticosamente discutendo al tavolo aperto con i sindacati è in totale coerenza anche letterale con quanto stabilito dall'accordo che abbiamo siglato a settembre.

Quindi dall'accordo siglato a settembre che ha consentito di salvare il bilancio 2012, dandone atto alle parti, era previsto che per il 2013 sarebbe dovuto fare un ulteriore sforzo di contenimento dei costi. Quindi nel non stiamo chiedendo alle organizzazioni sindacali qualcosa di nuovo, stiamo chiedendo di adempiere ciò che avevamo stabilito concordemente nell'accordo di settembre.

Non sfugge neanche a noi che il quadro nel frattempo non è certo migliorato, quindi sedersi a tavola è sempre più complicato, ma è nostro dovere cerchiamo di farlo fino all'ultimo minuto.

La vicenda del rinnovo del contratto collettivo nazionale è una vicenda che ha potenzialmente un influsso non positivo sui bilanci dell'azienda. Fino al precedente rinnovo la copertura economica dei rinnovi veniva garantita dal Governo. In questo rinnovo che si sta discutendo oramai da tempo è evidente che la copertura il Governo, lo Stato non sarà in grado di garantirla. Questa è una delle ragioni per cui ci si sta dilungando per trovare un'intesa tra le due parti.

Vorrei dare un'informazione. Vado a spot per essere più sintetico nell'attesa poi di vostri quesiti e approfondimenti. Rispetto alle vicende che ci hanno interessato per quanto riguarda lo sciopero del 5 marzo, che hanno portato particolarmente nel mirino lo stato del parco mezzi di AMT ed i livelli manutentivi, abbiamo già espresso agli organi, agli azionisti, gli organi competenti, la nostra posizione, la nostra relazione. Mi piace farlo anche in questa sede, che poi è l'azionista vero della nostra società, per cui ricordo che riguardo alle vicende posta sciopero delle 17:00 del 5 marzo, noi concordemente alle richieste della commissione di garanzia sugli scioperi nazionali abbiamo fatto la nostra relazione su quanto è avvenuto ed attendiamo che l'istruttoria produca eventuali indicazioni in merito all'azienda. Abbiamo inviato costantemente informazioni pure alla Prefettura che in quella giornata e nella giornata successiva si è fatta parte diligente affinché quello stato di mancanza di servizio andasse a ristabilirsi quanto prima.

I fatti che hanno portato l'attenzione sulla manutenzione hanno consentito di ristabilire alcune verità che pure non abbiamo mai nascosto, anzi, in tutte le sedi l'azienda ha sempre ribadito. Quindi non è questo tipo di agitazione che per la prima volta pone all'attenzione un problema sul parco mezzi, che poi è anche un problema di manutenzione, perché è evidente che un parco di più di 700 mezzi con un'età media di 12 anni, è un problema manutentivo. Lo è senz'altro per qualsiasi azienda. Tanto più che questo problema è acuito da una situazione logistica non ottimale, perché ricordo che nella recente storia dopo le chiusure delle rimesse di Boccadasse e di Mangini, tutti i mezzi sono stati ricoverati nelle rimesse rimanenti, quindi non è stata costruita o trovata una rimessa alternativa. Questo non ha fatto altro che aumentare i problemi della manutenzione.

Nonostante questo, grazie al lavoro dei dipendenti AMT, la situazione della sicurezza dei mezzi è al di sopra del livello di guardia. Per cui, oltre all'annuale revisione ministeriale operata dalla Motorizzazione civile, ogni due mesi ha generalmente viene fatto non controlla agli organi di sicurezza dei mezzi. Naturalmente i mezzi che non sono idonei non vengono messi in strada. Ricordo che per quanto riguarda il 2013, che su 166 mezzi portati a revisione, 150 l'hanno superata alla prima, la restante parte ha dovuto essere rimodernata.

Il personale addetto alla manutenzione è un per sonare relativamente scarso, parliamo di 200 persone di cui 140 diretti e 60 addetti ad attività ausiliarie, quindi non è un numero esagerato per il parco mezzi che si trovano a mantenere. Perché come chiedono in tanti il parco mezzi di AMT ha un'età media così elevata? Perché la società da tempo non è in grado di comprare di nuovi.

Per dare una misura ai consiglieri delle necessità in termini di investimenti, per far scendere l'età media da 12 a 10 anni, non da 12 a 7, com'è la media europea, sarebbero necessari in due anni investimenti per circa 20 milioni di euro.

L'ultimo acquisto che abbiamo operato, arriveranno tra pochi mesi, sono stati 14-18 metri per un importo superiore ai 4 milioni di euro.

Quindi oltre al problema di cui spesso si discute pubblicamente, i costi di esercizio e dell'equilibrio annuale di questa azienda, il problema decisamente più lancinante, per oggi e ancor più per gli anni venturi, è l'incapacità per noti motivi patrimoniali che descrivevo prima di questa società a procedere ad investimenti cospicui. E la mancanza di investimenti, si sa, produce se protratta nel tempo un depauperamento dell'azienda.

Altro punto che mi preme sottolineare in quest'occasione, scusate se mi dilungo ancora due minuti, è il tema ricorrente dell'evasione e degli strumenti per limitarla. Avendo ora i dati definitivi del 2012, posso dire che l'evasione che abbiamo misurato in quest'anno è stata del 4,90% con un recupero circa di 1 milione di euro, che è pari al 20% delle sanzioni elevate.



Quindi dalle sanzioni che si fanno si riesce ad incassare il 20%, che è una percentuale usuale non particolarmente critica. Nel 2012 sono state elevate quasi 100.000 sanzioni. Poi attraverso sistemi di verifica che noi definiamo intensivi, questa percentuale del 4,90% arriva a punte quasi a sfiorare il 10%. Intensive significa che una linea viene controllata per tutta la giornata, lì quindi si hanno questi dati più allarmanti.

Ricordo che proprio da lunedì prossimo, quindi il 25 marzo, per effetto delle nuove disposizioni regionali in materia, scattano i nuovi importi delle sanzioni per la mancanza o alterazione dei titoli di viaggio, quindi un aumento che ora non vi sto ad enumerare perché sono diverse fattispecie, però la Regione ha disposto questo tipo di provvedimento.

Un elemento che spesso è in discussione quando si parla di evasione, a proposito o meno, è quello della bigliettazione elettronica e dei tornelli nella metropolitana. Quindi, premesso che in nessun luogo il biglietto elettronico è uguale all'evasione zero e che il principale obiettivo che si pone un'azienda che istituisce questo sistema è quello del controllo dei flussi a beneficio della pianificazione degli spostamenti, noi abbiamo condotto e da poco ultimato stime di costi per completare ciò che è stato avviato in fatto di bigliettazione elettronica su impulso regionale, cioè completarlo su base cittadina naturalmente, perché non ci permettiamo di estendersi oltre, ivi compresa l'installazione dei tornelli nella metropolitana.

Questa stima indica un costo di circa 8 milioni di euro, quindi a completamento del sistema di bigliettazione elettronica, fino ad arrivare al biglietto elettronico, comprendente anche i famosi tornelli in metropolitana.

Preciso che in caso – da noi auspicato e perseguito - di nuovo accordo sul biglietto integrato, si porrebbe in questa chiave anche il problema di attrezzare stazioni e vetture ferroviarie con infrastrutture necessarie al controllo. Quindi si pone anche in questo caso un problema di capacità di investimento e di titolarità di investimento, perché in genere l'installazione del sistema di bigliettazione integrata è sovvenzionato ed utilizzato dall'autorità che regolano la mobilità in un dato ambito.

Per il momento finisco dicendo un ultimo aspetto che, ahimè, non è neanche questo positivo, ma ultimamente non mi capita di dover dare sempre belle notizie. Sui conti che ho detto prima aziendali e sul tavolo sindacale, incombe da qualche giorno anche lo spettro del termine della cassa integrazione in deroga, così come dichiarato pubblicamente dall'Assessore al lavoro della Regione Liguria.

La cassa integrazione in deroga comporta per la nostra società, in seguito all'accordo di settembre, un recupero di circa 2 milioni e mezzo su 2013.

Se venisse meno per i mezzi mancanti, sarebbe un ulteriore elemento di difficoltà. Ricordo tra l'altro che la cassa da senz'altro un ristoro parziale, temporaneo ai conti aziendali, ma il meccanismo finanziario che la regola è in ritardo anche esso, quindi comunque l'azienda si fa carico anticipando per almeno tre mesi di corrispondere il salario al lavoratore.

## **BRUNO – PRESIDENTE**

Ringrazio il presidente Ravera. Apro la discussione. Si sono iscritti al momento il collega Grillo, Nicoletta e Musso Enrico.

## **GRILLO - PDL**

Assessore, il rischio che noi corriamo rispetto a problematiche così importanti, come quella del pubblico trasporto della nostra città, è quella di parlare di tutto e poi di non concludere su nulla. Credo sia il secondo incontro al quale io partecipo, anche alla presenza ovviamente del Presidente.

Io mi permetto di fare alcune proposte per i futuri aggiornamenti di Commissione, se non c'è il rischio che non si riesca veramente ad approfondire le questioni, considerata l'emergenza che sta vivendo l'AMT e l'incertezza sul pubblico trasporto a partire già da quest'anno.

Prima proposta: la legge regionale, quella che ovviamente è in itinere sui bacini di traffico, sarebbe opportuno che il testo fosse quantomeno esaminato, se non dal Consiglio Comunale, quanto meno dalla competente Commissione consiliare; non c'è stata al momento un approfondimento. Cioè, state parlando con la Regione, in commissione consiliare non si è approfondita la questione, perché può essere che chi partecipa al tavolo con la Regione sia anche più forte nella misura in cui è supportato da proposte del Consiglio Comunale, e se vogliamo in via preparatoria da parte della competente Commissione consiliare.

Personalmente avrò delle proposte da fare in merito, conoscendo molto bene, come lei, assessore Dagnino, la Provincia.

Secondo, il piano industriale di cui si è parlato da tempo, in quest'aula, in sede di Commissione non c'è stato ancora presentato. Ci sarà un piano industriale o aziendale? Questo piano sarà articolato per annualità immagino? In tutti i casi, se esiste un piano industriale o se è in fase di elaborazione, bisogna che questo piano ci sia sottoposto per capire soprattutto nell'annualità 2013 che cosa il piano prevede. E qui entriamo nel merito della questione economica, perché il piano industriale dovrebbe prefigurare anche uno scenario per far sì che il pubblico trasporto sia garantito sino, come e quando e le incertezze che restano a far data dal mese di luglio o settembre o che so io.

Strettamente collegato con il piano industriale o piano aziendale prima annualità 2013 bisognerebbe cercare di capire con maggiore certezza le risorse che mette in campo il Comune e la Regione e poi ovviamente, nei confronti del fondo nazionale, muoverci in modo unitario nei confronti del prossimo Governo affinché ovviamente determini scelte diverse rispetto a quelle del passato.

Intanto, però, cominciamo a ragionare noi Comune, rispetto al piano industriale, quali provvedimenti o risorse mettiamo in campo, perché al momento al Consiglio il bilancio previsionale non è stato ancora presentato, non si sa quando questo strumento importante per la vita del nostro ente verrà nell'aula portato al nostro esame, in via informale però si può già incominciare a ragionare del bilancio previsionale di quest'anno.

Concludo, Assessore, ripetendo per la seconda volta cose già dette in passato, quali sono i provvedimenti che il nostro Ente può adottare per agevolare le problematiche del pubblico trasporto in città: parcheggi di interscambio programmati da anni. Facciamo il punto, Assessore, ci dica in buona sostanza, rispetto al disegno strategico dei parcheggi di interscambio, che cosa quest'anno riusciremo a fare. Molti di questi, nei piani triennali, erano già stati finanziati, poi porteremo anche dei documenti che testimoniano questi sugli atti approvati da parte del Consiglio Comunale.

Secondo, il processo delle corsie gialle: bisogna agevolare il pubblico trasporto rispetto a quello privato. Ogni tanto appare qualche notizia e poi in concreto il Consiglio Comunale non conosce la programmazione che la giunta intende fare sulle corsie gialle.

Infine sono due anni che chiedo il costo AMT delle linee notturne. Il costo delle linee notturne, partendo dall'una di notte alle quattro del mattino in rapporto agli utenti, per capire eventualmente se questo tipo di servizio può subire delle variazioni o delle alternative.

Io mi fermo qui, non ho portato nessun contributo, me ne rendo conto, però bisogna che queste questioni siano approfondite in modo monotematico, sennò c'è il rischio che si fa una carrellata di tutte le problematiche però poi non si riesce a capire, a partire dall'esercizio finanziario di quest'anno, che cosa il nostro Ente riesce a garantire rispetto alle problematiche del pubblico trasporto.

Presidente, per i futuri incontri sarebbe opportuno audire anche le organizzazioni sindacali, soprattutto in merito al piano aziendale e ai provvedimenti che si intendono adottare in quest'esercizio finanziario.

### **NICOLELLA – LISTA DORIA**

Grazie Presidente, io ringrazio sia l'assessore che il Presidente Ravera per la relazione che ci hanno fatto, che inevitabilmente è in toni luttuosi più che dolorosi e sempre inevitabilmente l'Assessore ha fatto riferimento alla mancata programmazione aziendale che pende sulla vicenda dei trasporti nella nostra città e nella nostra Regione come uno scoglio insormontabile e su cui ancora prima che sulla mancanza di risorse bisogna prendere una posizione, che sia una posizione politica netta, proprio perché ci sono poche risorse ci vuole il governo, se non ci sono soldi ci vuole la programmazione proprio per evitare quei doppioni e quelle sovrapposizioni di servizio che non possiamo permetterci.

Per cui il primo richiamo è sicuramente all'aggiornamento che giustamente il Presidente Ravera dice sarà comunque intempestivo, ma è sicuramente più auspicabile di quella che è una programmazione o la programmazione di un'integrazione tra aziende lasciata alle singole aziende, perché nel tavolo di trattativa tra ATP, Trenitalia e AMT a cui faceva cenno...

Non è abbandonato. Mi conforta questo, poi ascolto con piacere la risposta perché ho l'impressione che la trattativa sulla integrazione tariffaria si ad un punto morto, nel senso che con la disdetta che scade tra pochi giorni e su cui noi con forza chiediamo una meditazione e di procrastinare nei termini, proprio alla luce della necessità di integrare il servizio, l'integrazione tariffaria è un presupposto indispensabile sebbene non sufficiente, abbandonarla per le ripercussioni che avrà sul servizio non costituirà un ricavo per l'azienda perché l'investimento che si fa sull'integrazione tariffaria è un investimento che torna a beneficio dell'utenza, a miglioramento della qualità del servizio e quindi ad incremento del numero degli utenti sia per Trenitalia che per AMT.

È inutile che ci profiliamo qua, abbiamo tutti ben presenti le ripercussioni che avrà sul servizio AMT la rottura dell'accordo per l'integrazione tariffaria perché specialmente sulla direttrice est ovest e sulla Val Polcevera l'annullamento della possibilità di prendere o il treno o l'AMT si riverserà un'utenza cospicua a cui AMT farà fronte con fatica.

Questo vi chiedo, qual è il piano di implementazione di queste linee nel caso che si avvenga veramente a questa malaugurata decisione di interrompere l'accordo tariffario, che meriterebbe sicuramente stante l'incertezza di programmazione una dilazione dei termini.

Riguardo al servizio, riprendo un pochino il discordo che ha fatto il consigliere Grillo, che bene conosce le decisioni che sono state prese in quest'aula, le programmazioni e gli interventi già finanziati. Mi riferisco al PUM che prevede, per quanto riguarda l'ottimizzazione del servizio di AMT, 26 chilometri di strisce gialle, mi riferisco alle

sovrastrutture già finanziate come risulta dal PEG per il trasporto pubblico locale, che bisogna decidere in quest'aula e in questa sede se dedicare al prolungamento della metropolitana o piuttosto dedicare al rafforzamento delle linee gialle, quindi alla diminuzione dei costi di produzione. La delibera di luglio riportava il prolungamento di 5 chilometri per quanto riguarda le strisce gialle, ad oggi mi sembra che almeno per quanto riguarda la linea da Brignole verso Corso Europa, queste linee gialle incontrino delle difficoltà apparentemente insormontabili.

Ovviamente l'interesse sulla trattativa sul tavolo sindacale è enorme, ritengo che comunque non sia solo il costo del lavoro da rivedere e il costo di servizio, di produzione ed industriale di AMT vanno sicuramente migliorati proprio in previsione della valorizzazione dell'azienda. Ricordo, infine, che quello di cui ha bisogno AMT è un socio finanziario eventualmente perché per quanto riguarda la programmazione del servizio è il Comune che dispone delle leve per ottimizzare il servizio di AMT.

Concludo chiedendo precisazioni riguardo al termine previsto per il 31 marzo dell'introduzione dell'accordo di integrazione tariffaria e se è già previsto che questo venga procrastinato oppure quali sono i costi che ricadranno sulla cittadinanza.

### **MUSSO ENRICO – LISTA MUSSO**

Grazie Presidente e grazie Assessore per le vostre relazioni. Vi chiedo scusa, anzi, se non potrò assistere alle repliche perché dovrò andare via, tempo, prima della conclusione, ma leggerò quello che avrete detto anche in risposta a qualche quesito che vorrei porre.

Il tema che non sfugge a nessuno è quello dei contributi pubblici che sono in costante riduzione da alcuni anni e tuttavia credo che un puro richiamo al criterio storico è veramente non più sostenibile, in astratto potrebbe anche darsi che fossero troppi prima i contributi. Quindi credo che sia più rilevante, laddove possibile, condurre dei confronti a livello nazionale e magari è più difficile, ma anche a livello europeo, non che non esistano statistiche ma non sono sempre facilmente comparabili, ma limitandosi al discorso della riduzione progressiva dei contributi pubblici vale comunque la pena di osservare che non mi risulta che siano stati maggiori che altrove, mi pare che i contributi pubblici si siano ridotti con una certa uniformità per tutte le aziende.

Sul fronte dei costi, invece, vorrei capire qualche cosa di più, nel senso che non sono così sicuro che ci siano delle tendenze di aumento dei costi, ci sono un pochino di aumenti ma abbastanza limitati, perché oscillanti nei costi di carburanti, che però non so quanto pesino sul cento dei costi di esercizio ma non credo che siano i maggiori. I costi assicurativi mi risulta siano leggermente diminuiti come media nazionale per effetto di qualche timido, modesto e tardivo contributo in senso di liberalizzazione o comunque di controllo su quello che fanno i cartelli delle compagnie di assicurazione, le manutenzioni sono diminuite, i costi di manutenzione sono mediamente diminuiti, quindi non so per la AMT ma mediamente sono diminuiti e, ahimè, questo va detto con grande dispiacere, il costo del lavoro è purtroppo diminuito in quasi tutti i settori, sappiamo che i redditi sono diminuiti in questi anni.

A conti fatti, se i costi aumentano, e aggiungo in proporzione evidentemente rilevante visto che ogni qualche mese il Presidente ci viene a dire che il capitale si è ridotto di un terzo, bisogna che ci poniamo il problema dove questi posti aumentano.

Ancora considerazioni di carattere generale, le tariffe sono un pochino aumentate in questi ultimi anni, per cui se i ricavi sono diminuiti è perché diminuito l'altro fattore di questo prodotto, cioè il numero dei passeggeri.

Qui andiamo al nocciolo del problema, perché il costo di produzione è un po' superiore alla media del trasporto pubblico a livello nazionale, risultava anche a me, magari cerchiamo di dare delle cifre, ma diciamo che il nocciolo della questione mi pare sia, mi rendo conto di fare un discorso che forse rispetto all'urgenza dello sciopero che c'è domani o delle trattative che sono in corso in questi giorni può apparire un po' troppo teorico, ma è un approccio strategicamente sbagliato. E quando dico "strategicamente" mi riferisco a un orizzonte temporale che con ogni evidenza coinvolge le vostre persone in modo marginale, nel senso che è così da molti anni; e da molti anni temo che malgrado le dichiarazioni che vengono fatte quasi doverosamente di un trasporto pubblico al centro della organizzazione del sistema della mobilità genovese, di fatto non è mai così. Lasciamo stare le considerazioni politiche sul fatto che questa sarebbe una cosa di sinistra, dichiarazione che peraltro io non condivido, nel senso che invece, secondo me, un trasporto pubblico che funziona è un aspetto fondamentale, dal punto di vista sociale, dal punto di vista ambientale e anche dal punto di vista della competitività di una città, perché le persone possono muoversi e sviluppare meglio tutte le loro attività, ma a maggior ragione una lunga sequenza di amministrazioni che si richiamano agli storici valori della sinistra, aveva motivo di dire che il trasporto pubblico doveva stare al centro, poi in effetti obiettivamente non lo è stata e abbiamo questa situazione di perdite strutturali di una AMT che va sempre peggio anche perché lasciata sempre più ai margini del sistema. Poi si fanno dei tamponamenti contingenti, come l'accordo del 2012, che è servito soltanto per rimandare l'accordo di pochi mesi, tant'è che oggi il Presidente viene qui a dirci che nuovamente, ai sensi del codice civile, avendo perso più di un terzo del capitale sociale bisogna ricapitalizzare.

AMT tecnicamente è fallita. Non è fallita in senso civilistico. Ma non è fallita in senso civilistico soltanto perché il socio ogni qualche mese, di fronte alla drammaticità che un vero e proprio fallimento in senso civilistico comporterebbe, fa l'unica cosa che ci può fare, cioè metterci una pezza negli anni attraverso aumenti di capitale e attraverso stiracchiamenti vari della coperta o attraverso tagli del servizio, che sono la cosa più nefasta che si possa immaginare, sia rispetto a quella strategia di centralità del trasporto pubblico di cui dicevo prima, ma anche rispetto all'economicità del servizio, perché se i costi del trasporto pubblico sono principalmente costi di personale, quindi i costi fissi, se noi riduciamo questo livello di servizio abbiamo una riduzione di ricavi probabilmente più che proporzionale. Perché è esperienza di tutti, quando l'autobus non è più uno strumento che dà una soluzione a chi realmente ha bisogno di muoversi ci si arrangia diversamente. Quindi la riduzione del servizio comporta una riduzione di passeggeri, una riduzione dei ricavi e sul fronte dei costi comporta solo una riduzione dei costi variabili, cioè ci saranno minori percorrenze e consumi di carburante, non minori costi assicurativi evidentemente, credo risibili risparmi sulle manutenzioni e risparmi sul personale che dovrebbero forse incidere o no a seconda di quando incidono gli straordinari, ma c'è da dire che gli straordinari sonio il frutto in AMT di un certo portato di accordi sindacali che si sono stratificati nel tempo, per cui credo che siano alti per quel motivo lì.

A quel punto i cittadini pagano più volte questo trasporto pubblico che non funziona, lo pagano con i titoli di viaggio, lo pagano con le tasse, con i tagli del servizio per cui il trasporto pubblico di fatti c'è sempre meno e lo pagano poi con le risorse aggiuntive che nelle varie ricapitalizzazioni è necessario fornire.

Intanto chiederei se ci sono alcuni elementi conoscitivi di base che è possibile avere a livello comparativo, parlo del costo per chilometro, dei passeggeri o dei passeggeri chilometro per chilometro, del ricavo per chilometro del costo di personale per chilometro,



sia relativamente alla AMT, questo non dovrebbe essere difficile, il riferimento più naturale che mi viene è quello dei dati dell'annuario dell'Astra, se ci sono dei dati di riferimento nazionale se li avete li potreste eventualmente fornire.

Lasciando da parte il problema dell'emergenza immediata su cui, al di là dell'apprezzabilità delle vostre relazioni, volevo capire cosa facciamo domani mattina all'indomani dello sciopero, se l'idea è quella di tagliare ulteriormente il servizio oppure di andare a chiedere al Governo ulteriori soldi o di ridarci i soldi che ha smesso di darci negli anni passati quando non sappiamo nemmeno quale sarà il Governo e quali margini avrà manovra, verosimilmente molto pochi per dare questo; oppure di aumentare il prezzo del biglietto cose di questo genere. Vorrei capire quali sono le cose che avete in testa sull'immediato.

Ritornando con un respiro leggermente più lungo, i nodi vengono al pettine perché non si affrontano mai con un certo respiro, qualche ragionamento andrà fatto su qualche errore secondo me che è stato fatto in passato. L'intervento del consigliere Grillo l'ha ricordato, il tema dei parcheggi interscambio, tema di cui si sente parlare ormai da decenni, quantomeno dall'inizio degli anni '90, il PUC comincia a disegnarne qualcuno, vorrei capire a che punto siamo, visto che oltretutto il consigliere, sempre attentissimo, ci ricorda che alcuni addirittura sono stati anche finanziati.

Il tema delle corsie riservate. Nella logica dei tagli progressivi si sono usate le corsie gialle invece che per farci passare più autobus, per farsene passare di meno, perché siccome la corsia riservata consente di andare un po' più veloce, se io riduco i mezzi la frequenza non si riduce o comunque si riduce meno di quanto si riduca il numero dei veicoli, ma così io fornisco un servizio peggiore, cioè non sta puntando sul trasporto pubblico.

L'altro elemento che è stato ricordato nell'intervento della consigliera Nicoletta è quello delle integrazioni tariffarie e funzionali, e non solo con il trasporto ferroviario, ma anche con trasporto privato, che si realizza non solo con i parcheggi di interscambio, ma per esempio con tutte le possibilità di tariffazione integrata tra la ferrovia e il bus, ma anche tra l'auto e il bus, perché oggi l'auto a una tariffazione, non si osa toccare il tema del pedaggio perché è politicamente pericoloso, ma ce l'ha attraverso una tariffazione della sosta che tra l'altro è una tra le più elevate di Italia.

Allora, rispetto a questo, vogliamo immaginare una integrazione delle strategie tariffarie tale per cui, per esempio, chi si abbona o comunque acquista dei titoli di viaggio per il trasporto pubblico ottiene dei permessi di parcheggio o viceversa, in modo tale da abituare a questa intermodalità?

Certo, se non ci sono i parcheggi interscambio che funzionano sarà sempre complicata, ma è in realtà già nell'assetto attuale delle aree di sosta sarebbe secondo me è possibile, attraverso strumenti di questo tipo, agevolare un maggiore ricorso al trasporto pubblico.

Ci sono diversi altri punti che avrei da menzionare, che riguardano la vegetazione elettronica e la lotta all'evasione, un tema su cui secondo me il dato del 4,90% è in fortissimo contrasto con la percezione normale, non solo la mia ma anche quella degli operatori del controllo quando vengono interpellati a microfoni spenti.

Quindi quando l'Assessore dice "lavoriamo ad una pianificazione", che è un concetto correttissimo, non sortirà da me critiche su questo, però vorrei sapere quali sono i contenuti di questa pianificazione, atteso che purtroppo in questi anni ce ne sono stati assai poco chi e sono stati contraddittori rispetto agli enunciati. Grazie.

### **BRUNO – PRESIDENTE**

Grazie, ha usato anche il tempo del collega Salemi, che ha concesso.

Comunque ci teniamo un po' più larghi perché in ogni caso la Commissione si aggiornerà, non che è chi non interviene oggi non interverrà mai più.

Prego Vassallo.

### **VASSALLO – PD**

Grazie Presidente. Io non utilizzo tutti i 10 minuti. Lo faccio non per gentilezza, perché non credo di avere argomenti che riguardano i 10 minuti.

Intanto ieri abbiamo sentito il Sindaco parlare complessivamente della strategia sulle municipalizzate, evidenziando alcune criticità, tra queste criticità c'è AMT e oggi facciamo un approfondimento che insieme è un aggiornamento rispetto alla situazione che ogni tanto monitora.

Ringraziamo pertanto l'azienda perché è dovere del rappresentante del Comune essere qui con noi, ma è anche una cosa positiva ogni tanto, stabilite delle cose da fare, verificate le decisioni, capire anche lo stato di attuazione delle cose che dobbiamo fare.

In realtà, tutto ciò che è stato detto oggi era contenuto nella sintesi che c'è stata consegnata ieri per quanto riguarda la AMT, questa è una cosa se non altro di non contraddizione, questa è una cosa positiva per cui abbiamo cominciato probabilmente, oltre che a fare un aggiornamento della situazione, abbiamo cominciato un approfondimento rispetto ai temi delle società partecipate, nel senso che l'azienda, l'Assessore ma soprattutto l'azienda, ci hanno fornito degli ulteriori elementi e delle ulteriori informazioni rispetto a quello che è il quadro che è stato indicato ieri, nel senso che ad esempio la situazione della società consegnata ieri diceva che c'è una situazione di 2446 del Codice Civile, cioè della riduzione di un terzo del capitale sociale. Ma oggi abbiamo appreso, lo immaginavamo visto il trend, che a luglio saremo nel 2447, perché così accade essendoci una perdita strutturale di 21 milioni di euro e la cosa allo stesso modo c'è stata comunicata ieri. Si aggiorna mensilmente e ogni tanto, quando si corre il rischio del 2447, l'azionista è tenuto a ripianare il capitale sociale. Noi quando abbiamo affrontato la drammaticità di questa situazione e l'abbiamo affrontata a luglio, il prossimo luglio è a un anno, probabilmente dovremo rifare prima di quel mese la stessa operazione che abbiamo fatto un anno fa. Avendo fatto nel frattempo alcune migliorie ma che sono servite in termini contingenti e non con definitivi interventi strutturali, nel senso che la situazione finanziaria è migliorata soprattutto per l'utilizzo della cassa integrazione. Tra i rischi che ci sono, oltre a questi 21 milioni di euro c'è anche, viste le notizie che arrivano dalla Regione, l'impossibilità di prolungare la cassa integrazione in deroga; questo vuol dire non 21 ma probabilmente 25 o 26.

Detto questo, io credo che bisogna ulteriormente accelerare di più di quello che non si è fatto ino adesso l'iter per poter arrivare ad una decisione.

Più di un mese fa ho letto che era stato deciso di indire una gara per l'individuazione dell'advisor, questo è una cosa positiva. Non è una cosa positiva che questa gara sia ancora da bandire; allora annunciamo delle cose che dopo non facciamo. Perché qui il problema è il tempo, nel senso che ogni volta che passa del tempo senza che noi mettiamo in atto delle decisioni, le decisioni vanno ponderate, ci mancherebbe altro, però un mese dalla decisione di fare una gara ad oggi che è ancora da bandire, quando tutti sono convinti che ci sia già un advisor che sta lavorando rispetto a questo tema, perché l'abbiamo annunciato.

E allora cerco di essere più umile possibile, più gentile possibile, però la decisione di luglio è una decisione fondamentale. Intanto mettiamo 5 milioni di euro, vediamo come vanno le cose e poi decideremo. Adesso noi sappiamo che dobbiamo mettere lì forse 7 milioni di euro, ma non per andare avanti, 7 milioni di euro per non mandare il fallimento l'azienda, più tutte le cose a cui faceva riferimento il Presidente, perché prima o dopo si dovrà obiettivamente trattare di acquistare degli altri mezzi e i soldi non ci sono.

Però se noi abbiamo legato, come buona volontà, la nomina dell'advisor e non facciamo la gara, continuiamo a peggiorare la situazione, il fatto di non affrontare peggiora la situazione, ma lo dico ad un Assessore che è ben consapevole di questa situazione.

Ora andrò contro corrente, ma devo dire la verità. Questa è una riunione interessante, importante, che fa il punto di situazioni che ci aiutano a prendere delle decisioni, in realtà, a fronte di questo quadro drammatico, che è quello minimo di 21 milioni di euro, perché ricordo che la cassa integrazione in deroga potrebbe devastare ulteriormente, di soldi che non sappiamo se ci sono ma che entro luglio il Comune deve mettere lì perché l'azienda non vada in fallimento, abbiamo fatto diverse riunioni di Commissioni, interpellanze, articoli 54, sul biglietto e sull'abbonamento integrato, che è niente rispetto alla situazione dell'azienda e alle responsabilità a cui noi siamo chiamati. Abbiamo sentito il WWF rispetto al biglietto integrato. Un conto è ragionare sull'integrazione del servizio, ma fare il biglietto integrato, non vuol dire fare il servizio integrato, non mettiamoci delle bandiere ideologiche che non servono a niente, se non assumersi delle responsabilità ed affrontare i problemi.

L'azienda nella disdetta dell'accordo ha fatto il suo dovere, perché la Corte dei Conti domani chiederà agli amministratori se quello che versano alle Ferrovie dello Stato è un conto giusto. Siete sicuri che quello che voi dovete alle Ferrovie dello Stato sia l'esatto importo? Perché se non siete sicuri ce li mettete voi, perché avete fatto al Comune un danno erariale. Siamo amministratori pubblici, non possiamo non tenerne conto. Il Comune, azionista, non può avallare il fatto che la AMT paghi una quota che non sappiamo se è giusta alle Ferrovie dello Stato e a qualunque altro soggetto, perché sono denari che derivano dalle tasse dei cittadini e dalla nostra capacità o incapacità di amministrare.

Detto questo, la trattativa si è incartata come probabilmente tante trattative che ci sono oggi. Devo dire che da questo punto di vista la Regione non è che ci ha dato una mano, perché è evidente che se non ce li metteva la AMT avrebbe dovuto metterci la Regione che ha fatto un contratto di servizio con Trenitalia. Allora i soldi che la AMT cercava di risparmiare sarebbero dovuti uscire dalle casse dell'amministrazione regionale. Questa è la verità delle cose.

Abbiamo fatto un passo avanti rispetto al passato? Sì, ma lo abbiamo fatto perché le organizzazioni sindacali sono andate in Regione e hanno battuto i pugni sul tavolo. Abbiamo questa consapevolezza? Non per la pressione che noi abbiamo fatto nei confronti della Regione Liguria. Un passo avanti è stato fatto perché finalmente la Regione Liguria ha detto che farà quello che è suo dovere fare, cioè portare una delibera di Giunta Regionale in Consiglio Regionale. Questo è il passo avanti che abbiamo fatto fino adesso, lo dobbiamo dire, ma lo abbiamo fatto perché le organizzazioni sindacali si sono giustamente imputate rispetto a questa vicenda, e non per l'azione politica o di responsabilità complessiva dei diversi gruppi dirigenti delle istituzioni. Ma va bene, comunque è un passo avanti. Ed è un passo avanti che non limita l'orizzonte delle nostre responsabilità, perché qualunque cosa succeda a livello regionale, non è che noi possiamo immaginare che aspettiamo di sapere quale sarà il bacino regionale per definire noi quali sono le nostre strategie.

Primo, per questo benedetto advisor, Assessore, fate la gara. Siamo tutti convinto che l'advisor stia già lavorando e invece c'è ancora da bandire la gara. Oppure decidete senza advisor, non lo so.

Va bene, ma preferisco un Assessore che rischia l'abuso di atti di ufficio piuttosto che non decidere niente.

Detto questo, da una parte una accelerazione rispetto ai metodi e alle strategie che dobbiamo fare per decidere, dall'altra quella di anticipare il rapporto su Genova parcheggi che è nostra, e con l'ATP, perché in qualche ragionamento complessivo in termini di accelerazione delle dinamiche regionali che non possiamo governare possiamo anche farlo, altrimenti ci ritroveremo a giugno, dopo un anno, senza gli elementi per assumere delle decisioni, così ci limitiamo semplicemente a trovare i sei, sette milioni di euro che prenderemo da qualche parte del bilancio, a meno che non vogliamo aumentare i biglietti ed è una cosa che non si può fare.

## **BARONI - PDL**

Io volevo porre alcune questioni perché anche sentendo gli interventi dei colleghi non mi sono ben chiare.

Parliamo di una società per azioni, che svolge per conto del Comune un servizio sociale pubblico. Io già su questo ho qualche perplessità, perché come diceva giustamente il Presidente e l'amministratore qui bisogna decidere una volta per tutte.

Se è un servizio sociale insostituibile, e lo sappiamo tutti benissimo, ai cittadini, sociale, civile e civico, che invece è gestito come una società per azioni, secondo me c'è qualcosa che non va. È inutile rimescolare la stessa polenta nello stesso barile, perché qua dal problema non se ne esce: i numeri sono indiscutibili.

Io qui davanti ho le linee di indirizzo relative al piano di azione industriale dell'azienda che era stato dato il 27 luglio dell'anno scorso, che era in revisione del piano industriale di marzo del 2012. Poneva tre priorità: riduzione dei costi di produzione per effetto della revisione della rete e del servizio; riduzione del costo del lavoro; aumento di ricavi dal traffico attraverso la revisione dell'accordo e integrazione tariffaria e la riduzione dell'evasione tariffaria.

Tanto per essere coerenti con un andamento, visto che l'azionista pone queste condizioni, agli amministratori di una società chiederei: su questi tre punti, che cosa abbiamo fatto? Non i risultati che abbiamo ottenuto, perché i risultati mi vanno bene, però da qualche parte bisogna cominciare.

Io forse dico una cosa sbagliata, però io vorrei che qui ci fosse l'azionista principale che è il proprietario della AMT e che mi dicesse cosa vuole fare, perché io capisco l'amministratore, che ringrazio, però qui siamo di fronte a una questione che ci costa 20-30 milioni l'anno. Che poi la Regione non li trasferisca, che lo Stato li trasferisca alla Regione, va tutto bene, è tutto giusto e tutto lecito, però qui il problema è che per la terza volta siamo qui, la prima volta a giugno, la seconda volta con l'accordo di settembre e siamo qui oggi il 21 marzo per la terza volta in nove mesi dicendo che l'azienda sta per fallire. Allora c'è qualcosa che non va.

Pongo una questione molto semplice, io capisco che la situazione è difficile da trovare, però qui bisogna anche capire dov'è veramente la metastasi.

L'Assessore ha dichiarato che il 35% del costo del servizio AMT, parlo di AMT tanto per farmi capire deriva dalle tariffe e il 65% dal contributo pubblico. Questa è una

percentuale che dice tutto, ma che non dice niente, perché se i costi sono superiori a questo 100%, sono del 130% possiamo girarla come vogliamo l'azienda perde, non c'è niente da fare. Che poi da dove vengano questi soldi, mi sembra di capire che essendo di meno i soldi ed essendo di più i costi, perché il gasolio non è vero che è aumentato poco, è aumentato moltissimo. E non è vero che l'evasione al 4,9 in alcune linee dove c'è più presidio diventi il 10% e sia una cosa da ridere, così come non è scontato che i mezzi pubblici con una media di età di 12 anni di qui a due anni, invertiamo la cifra, perché quando i mezzi avranno 13 o 14 anni, volenti o nolenti, bisogna cambiarli, non è che si può andare con un mezzo pubblico per Castelletto che si rompono i freni con 50 persone a bordo.

Io credo che ci sia anche un problema di urgenza.

Le mie domande sono queste: perché continua ad essere una società per azioni? Perché continuiamo a parlare di finanziatori esterni o di privatizzazione quando l'esperienza con i francesi è stata una tragedia, e ancora oggi dobbiamo dare 24 milioni di euro. Li abbiamo dati? Balleari mi dice che li ha dati lui, sono tranquillo. Comunque non è stata una esperienza felice, se vogliamo.

Quindi secondo me la questione è molto semplice, il vero problema di quest'azienda sono i mezzi vecchi e il costo del lavoro. Poi mi risulta che la cassa integrazione in deroga sta per finire, quindi qui sarà un costo ulteriore.

Io non ho ancora capito però effettivamente il rapporto tra autisti, bigliettai, controllori, impiegati, in rapporto al numero di mezzi che circolano. Io non so in questo momento quanta gente c'è seduta alla scrivania e quanta guida un autobus, io questa cosa qua non l'ho mai capita. La situazione è scomoda perché stiamo giocando su due tavoli contemporaneamente, da un lato facciamo la parte dell'azionista, dall'altra siamo cittadini e dall'altra ci sono anche i dipendenti da salvaguardare. Abbiamo tre responsabilità tutte insieme quando è già difficile gestirne una. Però a un dunque bisogna arrivarci.

Allora, credo che qui i soldi bisogna metterceli sennò l'azienda fallisce, è inutile stare qui a parlare, perché quando il capitale va sotto bisogna metterlo a posto; secondo, bisognerebbe tirare fuori la testa dalla sabbia e dire le cose come stanno, perché qua è chiaro che è un conflitto che va in qualche modo affrontato con buon senso e responsabilità da tutte le parti in gioco, però è chiaro che quest'accordo con i sindacati si deve trovare. Io non voglio fare il difensore di nessuno, però in questo momento la responsabilità di duemila e passa posti di lavoro è di tutti, così come per un servizio come la AMT. Vorrei avere la personale soddisfazione di poter dire che tutti quanti stiamo dando un contributo per trovare una soluzione. Qui secondo me è sbagliato che qualcuno si schieri politicamente a fare il paladino da una parte o dall'altra. Qua bisogna guardare le cose come stanno, come se l'azienda fosse nostra e trovare una via di uscita insieme che comporterà per tutti dei sacrifici.

In questo momento il punto è che la casa brucia e bisogna spegnere il fuoco.

Ascoltiamo la nostra Amministrazione e il nostro Sindaco che è socio di riferimento unico dell'azienda cosa ha in mente di fare, non i giornali. Proviamo anche ad ascoltare cosa vuol fare l'azionista: chi è l'azionista? Io vorrei sentirmelo dire cosa vuol fare l'azionista, oltre che venire tutte le volte qua a dirmi che il malato è molto grave.

L'azionista è il Comune di Genova, quindi il Sindaco Doria e la Giunta che ha nominato devono riferire in questo Consiglio Comunale, non mandare l'Assessore e il Presidente, con tutto il rispetto! Deve venire l'azionista che è il padrone dell'azienda a dire cosa vuole fare. Punto. Questo è il modo di affrontare la questione. Dopodiché quando lui dirà cosa vuol fare, e se è talmente umile da chiedere voi cosa mi suggerite, può anche darsi che qualcuno si metta al tavolo e si possa lavorare insieme.



Ultima cosa e termino. Io capisco che la cosa che avete preso in mano è una macchina impazzita, ce la mettete tutta, però se questa è la questione facciamo insieme una mozione, andiamo insieme a fare un Consiglio congiunto in Regione, qualsiasi cosa. Ma insieme.

Qui bisogna trovare un risposta, perché sennò il malato muore.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

Grazia consigliere.

Facciamo un giro di interventi, poi risposte e poi aggiorniamo la seduta ad altra riunione.

### **PADOVANI - LISTA DORIA**

Grazie Presidente.

Io faccio un po' fatica, il doppio e molteplice ruolo che abbiamo qua mi attraversa, nel senso che come uomo di sinistra e da cittadino credo che il trasporto pubblico locale sia una risorsa da tutelare, un bene pubblico e che l'integrato addirittura concretizza il diritto di cittadinanza perché mi permette la mobilità sul territorio.

Però sono anche un amministratore, per cui ho delle responsabilità in quanto proprietario, in quanto espressione della proprietà e quindi il fatto che ci sia un equilibrio costi ricavi e che l'azienda lo persegua diventa un obiettivo assolutamente necessario.

Dive bene il consigliere Musso, in realtà dal punto di vista civilistico per quel poco che me ne intendo di imprese, la AMT sarebbe un'azienda tecnicamente fallita o giù di lì, noi siamo tra Scilla e Cariddi, l'articolo 2246 e il fatto che la Corte dei Conti che potrebbe eccipire le continue ricapitalizzazioni.

Noi abbiamo avuto a che fare con le farmacie comunali e quindi a me sembra che questo problema permanga. Quindi abbiamo un problema di piano industriale, di perseguimento, a prescindere dal fatto che poi ci toccherà ricapitalizzare comunque, di un equilibrio tra costi e ricavi.

Nonostante tutti gli sforzi che ha fatto l'impresa per perseguire un diverso equilibrio costi ricavi, mi sembra che tutti gli indicatori volgano al peggio, nel senso che tutti gli elementi del quadro che possono contribuire a generare questo maggiore equilibrio mi sembra che non siano favorevoli.

Di fronte a una situazione di questo genere ci sono poche strade e sono tutte necessitate: o si interviene sui costi, nel senso che li si riduce, o si interviene sui ricavi, quindi si aumentano le tariffe o si interviene sul servizio e quindi si taglia il servizio o si interviene sui costi del lavoro e si tagliano i costi del lavoro, addirittura l'occupazione. Ci sono scenari, ahimè, non troppo distanti da noi, Firenze ha risolto il problema con 187 esuberi. Quindi c'è anche un problema, oltre che di servizio di responsabilità sociale, oltre che di impresa.

Però ci sono tutta una serie di elementi che a me personalmente fanno preoccupare, perché non mi sembra che il contesto non ci aiuti. Abbiamo un aumento dei costi del lavoro ipotizzabili legati al fatto che sono cinque anni che non c'è aumento contrattuale.

Di fronte a questo, il Governo non si fa più carico dell'aumento degli oneri. Abbiamo una potenziale previsione di riduzione degli utenti legati a dinamiche che non sono legate semplicemente a fattori endogeni, ma a dinamiche del mercato più generali di contesto, perché la gente si muove meno, produce di meno e quindi l'aumento di ricavi potrebbe essere una cosa non perseguibile.

Abbiamo un problema serissimo di finanziamento pubblico, perché è inutile che lo neghiamo. Per sostenere un servizio pubblico bisogna che ci siano le risorse necessarie. Vanno trovate le risorse necessarie. Queste risorse, è evidente, si sono contratte in misura talmente rilevante che producono una parte del risultato che ci troviamo a gestire.

La domanda successiva è però quanto è corretto chiedere, una volta che avremo un interlocutore credibile a cui chiederlo, perché in questo momento non sappiamo neanche a chi chiedere i soldi. Il trasporto pubblico va finanziato, ma non abbiamo un governo. Quindi una volta che abbiamo un interlocutore a cui fare questa domanda, dobbiamo chiederci quanto è legittimo chiedere. Cioè quanto è giusto intervenire in una situazione in cui ci sono anche delle inefficienze evidenti, a chiedere che il pubblico finanzi sistematicamente il servizio, perché così non ne usciamo. È una richiesta contestualizzata ma un po' antistorica, nel senso che il quadro delle finanze pubbliche è quello dato per cui le inefficienze non sono più giustificate da nessun punto di vista. In un bilancio in cui se io finanzia o un pezzo di servizio, ne tolgo altrove. Cioè finanziare le inefficienze, che non significa finanziare il servizio, significa ridurre altri servizi ugualmente necessari. Questa roba qua non è etica e non può più essere fatta, ammesso che comunque troviamo qualcuno a cui fare questa domanda, ma mi sembra che le ultime notizie che arrivano da Roma spostino il problema.

L'agenda non la costruiamo noi, quindi che adesso si discute di integrato il rischio, è come iniziare a discutere dai piedi e non dalla testa.

Bisognerebbe parlare prima di come si dà un futuro all'azienda, di come salvare questa azienda qui, e poi tutto il resto viene dopo, perché sennò il rischio è che stiamo parlando di una cosa disallineata. L'agenda ovviamente non ce la siamo scelta noi, stiamo qui a parlare di integrato, ma in realtà, secondo me, va discusso prima come facciamo a dare un futuro a questa azienda qui in questo contesto, perché altrimenti non mi è chiaro. L'altra cosa è che visto che si riduce, cioè ci sono dei processi di razionalizzazione. In questi processi di razionalizzazione in atto, con colpevolezza tardiva, perché se alcune cose sono state fatte prima qualcuno avrà la responsabilità, e quindi che non ci sia pianificazione della programmazione delle politiche di mobilità, come dire, ci sono delle responsabilità oggettive, però in ogni caso purtroppo gli effetti positivi delle trasformazioni che si produrranno rischiano di arrivare quando la festa è finita, cioè quando poi alla fine arriverà a giugno e dovremo decidere cosa fare.

Ci sono sicuramente degli spazi di razionalizzazione, c'è chi diceva i parcheggi integrati, l'aumento della velocità commerciale, la possibilità di utilizzare la leva della mobilità, del personale per scaricare alcuni costi, perché un'azienda che ha una percentuale di personale inidoneo o comunque a terra piuttosto rilevante è un costo del servizio altrettanto rilevante, quindi è possibile mettere mano e cercare insieme di costruire soluzioni di razionalizzazione, ma bisogna anche capire in che tempi tutto questo succede.

La questione della cassa integrazione rischia di essere la mazzata finale, perché mi sembra che siamo usciti dalla fase precedente, ahimè, con un accordo sindacale che in qualche modo ci permetteva di utilizzare la leva della cassa integrazione per procrastinare il problema, di nuovo anche questo è un elemento negativo, perché se non si trovano i soldi cosa succede?

Quindi la domanda che faccio è la seguente: abbiamo bisogno di riordinare, nel dibattito mettere in cima l'argomento prioritario che è questo, cioè dobbiamo uscirne e capire in quanto amministratori che esercitano la proprietà pubblica, quindi hanno la responsabilità di dare un orientamento strategico e capire cosa ne facciamo.

Per la manutenzione. io sono andato a vedermi il bilancio, noi spendiamo 24 milioni di euro. È un gatto che si morde la coda, cioè non aveva soldi da investire spendiamo di manutenzione. Spendendo di manutenzione non abbiamo soldi da investire e non abbiamo un futuro possibile, quindi qualcosa dobbiamo inventarci. Dobbiamo capire come poter mantenere pubblica questa azienda.

In ultimo sull'integrato. Noi stavamo per chiudere a 7 milioni e mezzo, se non ho capito male, in realtà alla richiesta di Ferrovie dello Stato era di 8 milioni e mezzo, certo, 1 milione in questa fase qua balla e non è poco, però chiedo di poter fare un ragionamento tra costi e benefici, altrimenti si fa fatica a scegliere. Bisognerebbe poter costruire più scenari, cioè "cosa succede se...". Cosa succede se io però non periodo X, visto che nel frattempo la Regione sta ridefinendo i bacini di traffico mi tengo l'integrato, visto che ha sicuramente dei vantaggi, oltre che i costi.

Quindi io personalmente rinvierei la discussione e chiederei che si tornasse in Consiglio Comunale, perché il rischio è che l'azienda non abbia futuro e un futuro invece dobbiamo in qualche modo darglielo perché è una responsabilità che abbiamo come consiglieri e come proprietari.

## **LODI - PD**

Grazie Presidente, grazie Assessore.

Forse sarò un po' confuso nel mio intervento, ma sono anche emotivamente provata da questa situazione. Prendo un'ansa che diceva: "AMT, okay ai privati. Doria ci ha traditi." Tutti arrabbiati, e un estenuante Consiglio Comunale dove ci hanno comunque insultati per chi ha votato, con appellati del tipo "vergogna" e tifo da stadio con insulti veri dove però si era approvati ad una decisione.

Una decisione non votata da tutti, una decisione discussa ma una decisione. Allora, ci ritroviamo ad un anno da questa decisione dove mai come in questo momento le associazioni consumatori sono impegnate perché il problema della AMT rispetto al discorso del servizio pubblico e rispetto al discorso della persone, va ad incidere poi sulle persone. C'è oggi siamo qui a porsi il problema della tariffa integrata perché tutto ciò che è stato deciso e non ha trovato attuazione, peserà sui cittadini. Ancora ieri il ricevevo telefonate di persone che non discutevano sul biglietto integrato, ma addirittura su fatto di chi ha l'esenzione, se è disoccupato ma non sei in occupato; cioè su tutte quelle tariffe su cui stavamo facendo una riflessione anche rispetto alla crisi, siamo bloccati perché ovviamente a monte abbiamo tutto il problema molto più complesso di AMT.

Oggi comunque le persone che già si trovano in situazione di crisi economica, che già lo sono perché tutti i servizi pubblici e non solo la AMT era un servizio pubblico sociale, ma tutti i servizi pubblici per i cittadini sono gravemente attaccati da una politica evidentemente governativa, cioè non dalla politica del Comune di Genova, è evidente. Il trasporto pubblico locale, come il fondo sociale, sono stati due grossi capitoli duramente colpiti, il sociale è stato azzerato e sul trasporto pubblico ci sono state riduzioni su riduzioni, che poi vanno a colpire ovviamente le persone e i cittadini.

Io chiedo questo, ed è una riflessione emotivo-politica, oggi siamo qui ed è avevo anche anticipato in sede di partito, non in una sede consiliare, ma la ripropongo, il problema della AMT diventerà un problema sociale, perché se non risolviamo il problema avremo dei cassintegrati che addirittura oggi ci dicono che non verranno né anche più pagati. Quei

cassintegrati non pagati perché non c'è più la cassa integrazione, dove andranno, ai servizi sociali dove non c'è più niente? Allora l'atteggiamento preventivo sulla AMT, faticoso, difficile, doloroso, dove già avevamo detto: non mettiamo una percentuale, grosso rischio perché non succederà mai niente", così sta succedendo, tutto questo andrà a scaricarsi su delle famiglie che io credo in prospettiva in questo momento - poi chissà avremo un governo illuminante, come dicono alcuni profeti - non potranno neanche usufruire della cassa integrazione. Il ritorno a luglio e ritorno anche alle ultime dichiarazioni di giorno in giorno diverse: stiamo giocando sulla vita delle persone che più o meno consapevolmente si rendono conto di questo. Quando poi si ha la fissa di parlare del sociale, sembra essere una fissa, ma tutto ciò che non verrà più assorbito dagli ammortizzatori sociali, dalle pensioni, cioè da tutto ciò che lo Stato non garantisce più, non ha più lo scarico, lo sbocco che aveva prima di sostegno e sussidiarietà, perché di pubblico ormai sia sul trasporto pubblico, sia sui servizi sociali, è rimasto ben poco.

Ieri ho sentito una persona disperata, con tre figli, che mi diceva che non ci sono più contributi economici, e che deve anche pagare la tessera della AMT perché è inoccupata e non disoccupata. Che può essere una cosa irrilevante in una situazione difficile, ma non lo è, perché noi sappiamo gli abbonamenti che carico hanno, comunque hanno un costo e c'è anche il fatto di salire su un autobus e avere la multa, che non è molto dignitoso, magari sapendo anche che non si possono pignorare niente perché non hai niente, ma non è altrettanto dignitoso.

Allora, io oggi penso questo, che sicuramente il bacino unico è una soluzione; il bacino unico metropolitano è un ragionamento, quindi non dividere e mettere d'accordo le aziende, ma trovare un sistema che permette ad una persona il più possibile, perché sappiamo che più abbiamo dei passaggi, più questo costa. È chiaro che questo tipo di manovra richiede tempo, perché la Regione è in forte ritardo sul bacino unico ed è evidente, se c'hanno messo così tanto tempo, figuriamoci poi a mettersi d'accordo, speriamo che ci sia un'accelerata. È vero che ci sono i sindacati che hanno fatto pressione, è vero che i cittadini e forse la crisi fa pressione su queste decisioni, pare che entro aprile ci sarà questa approvazione, però noi abbiamo preso una decisione a luglio. Allora, ha senso venire in questo Consiglio Comunale, essere insultati anche con determinazioni e facendo delle riflessioni, prendendo delle decisioni e poi a distanza di un anno trovarsi a dover affrontare problemi che si accavallano ad altri. Perché l'approvazione del bilancio comunale non è una roba da poco evidentemente rispetto anche ai tagli che ha annunciato Miceli, ma forse, se noi riuscivamo politicamente ma amministrativamente, su questo non credo che ci sia la responsabilità del singolo assessore, ma credo che portare avanti quella delibera, portare avanti quella decisione, debba avere una forza importante da parte di tutta la giunta, perché non è una cosa da poco.

Se noi dopo un anno siamo ancora qua e ci rimettiamo a discutere sul problema della AMT, allora quella discussione lì a cosa è servita? Allora potevamo non farla e trovarci qui tra un anno, perché allora preferisco essere insultata adesso. Venite tutti, facciamo un insulto unico, chiudiamo tutto ed andiamo a casa.

Il problema di questi giorni è che noi ci troveremo a discutere oggi su una cosa che a luglio era diversa e i tagli che andranno a finire su sociale o AMT metteranno in discussione le posizioni dei cittadini e sicuramente di quelli che hanno meno voce, perché quella dei consumatori sono una voce, ma esistono tutti gli altri che verranno colpiti perché magari faremo dei trasferimenti e quindi andremo a colpire settori dove invece spesso la voce non c'è. Quindi è sempre una lotta fra poveri che a questo punto non è neanche più lotta, ma è assoluta e totale rassegnazione.

## **PASTORINO - SEL**

Io ho ascoltato diligentemente, però qua la prima emergenza che dobbiamo affrontare è il biglietto integrato, perché dal 31 marzo se salta l'accordo le famiglie, e ho sentito parlare tutti di famiglie, e i cittadini andranno a pagare un 1,50 euro per bus e 1,80 per il treno a biglietto. Quelli che hanno gli abbonamenti dovranno fare due abbonamenti. Allora tutte le famiglie saranno danneggiate pesantemente.

Questa emergenza che abbiamo da affrontare oggi è venuta fuori anche martedì all'interno della Conferenza dei capigruppo e abbiamo preso l'impegno di fare un ordine del giorno da portare in Consiglio Comunale martedì prossimo per invitare la nostra azienda a continuare la trattativa, a chiamare tutte le forze che sono al tavolo, cioè Trenitalia, Comune, Provincia, Regione, ATP e AMT che sono anche quelli che si sono impegnati ad organizzare entro il 30 giugno l'integrazione nodale e il nuovo servizio integrato metropolitano. Quindi, siccome c'è il 30 giugno e c'è l'impegno di tutti questi soggetti, io ritengo che il Consiglio Comunale debba dare mandato al nostro Assessore di continuare a trattare sul biglietto integrato, perché ci sono delle famiglie che hanno addirittura tre abbonamenti, perché c'è un marito che viene a Genova e due ragazzi, una l'università e uno al liceo, che usano l'integrato. Non si possono permettere di fare doppi abbonamenti. Su questo ho anche fatto un mini sondaggio sul treno venendo a Genova. Vi devo dire che se rompiamo l'accordo del biglietto integrato, la stragrande maggioranza fa l'abbonamento al treno e Trenitalia la sa questa cosa qua, e da furbi fanno concorrenza. Perché tutti mi hanno detto: "ma io facevo l'abbonamento al treno, poi a Genova o che vado a piedi o che non pago il biglietto".

In queste condizioni economiche, io credo che sia un sondaggio abbastanza reale. Quindi la prima cosa è questa, l'ordine del giorno l'ha scritto il gruppo Doria e lo lascio illustrare poi a Nicoletta, che è qua presente e che ha scritto lei, e poi lo condividiamo come Commissione, se siamo d'accordo e lo portiamo martedì in Consiglio Comunale, questa è la mia proposta oggi.

Per quanto riguarda tutti gli altri problemi, io mi limito a ricordare che l'accordo citato di luglio che con fatica e vincolo di maggioranza ho votato, non convinto di votarlo, prevedeva tante altre cose che non abbiamo fatto. Bisogna capire perché. Quindi non è una reliquia quell'accordo, è una cosa che abbiamo fatto e che possiamo rivedere, ma dobbiamo interrogarci sul perché non abbiamo fatto altre cose.

Per quanto riguarda la privatizzazione di AMT, oltre ricordare l'esperienza già fatta da questo Comune in pompa magna e fallita miseramente, all'advisor suggerisco che nelle clausole della gara si cerchi un soggetto filantropo, perché sui dati che abbiamo sentito in quest'aula, che io conosco benissimo per l'esperienza quinquennale in provincia, il 68% delle risorse per far funzionare il trasporto pubblico locale sono risorse pubbliche e chiunque compri AMT modula il servizio con le risorse che vengono date.

Quindi se le risorse pubbliche continuano a calare tutti gli anni, il filantropo che viene modula il servizio sulle risorse che ha. Non c'è niente da fare e non c'è neanche da raccontarsi quella dell'uva, è così.

Bisogna avere presente, quando c'è la fazione dei privatisti, l'esempio passato della AMT Transdev, i conti e le cifre, perché sappiamo benissimo come funziona il trasporto pubblico in Italia.



### **VILLA - PD**

Mozione d'ordine, il consigliere Pastorino ha citato la proposta di ordine del giorno relativamente al biglietto integrato e ha ricordato che era stato anche concordata alla conferenza dei capigruppo.

Ricordo, al di là del fatto che possiamo assolutamente essere d'accordo tutti e provare a condividere e a portarlo all'attenzione del Consiglio prossimo, nella conferenza dei capigruppo, però è anche stato detto che si sarebbe fatta una seduta monotematica di Consiglio proprio sul biglietto integrato, prima della scadenza di fine mese del biglietto integrato. Quindi su questa cosa io sono d'accordo assolutamente.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

Collega, il suo intervento è assolutamente appropriato e ha descritto esattamente quello che era successo. Nel frattempo c'è stata un'evoluzione dei lavori, per cui martedì in Consiglio delle partecipate. Mi sembra di ricordare che c'è anche all'ordine del giorno l'argomento AMT, ma non si sa cosa succederà. In ogni caso, i colleghi hanno fatto pervenire quest'ordine del giorno

### **PASTORINO - SEL**

La Conferenza dei Capigruppo ha a lungo dibattuto sul fare la monotematica o no, abbiamo deciso come Capigruppo di fare alcune audizioni in commissione consiliare e poi fare la monotematica, questo è stato stabilito, però abbiamo deciso di fare alcune audizioni sulla vertenza AMT e poi fare il monotematico, proprio per avere degli elementi, però abbiamo anche deciso di fare un ordine del giorno per fermare la perdita del biglietto integrato. Questo abbiamo deciso come Conferenza dei Capigruppo.

Il gruppo Doria si è impegnato a scriverlo, lo illustra, lo facciamo girare, lo condividiamo e poi la Commissione è sovrana.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

Sono iscritti i colleghi Putti e Malatesta. Mozione d'ordine della collega Lauro.

### **LAURO - PDL**

Nelle audizioni noi vorremmo sentire il Sindaco, perché è il sindaco che ci deve dire esattamente che cosa vuole fare e che proposte fa ai sindacati.

Il PDL ha fatto una mozione per una monotematica su AMT già da mesi, questa mozione è lì in standby.

Abbiamo detto di fare delle commissioni ad hoc audendo i sindacati, ma vogliamo sentire il Sindaco e successivamente andare in Consiglio.

Per quanto riguarda il biglietto integrato, sapete come la pensiamo, però vogliamo vedere assolutamente all'ordine del giorno se dividerlo e come dividerlo, però l'ordine del giorno come il biglietto integrato ha bisogno comunque di una visione totale perché è un impegno politico importante, basilare per le nostre famiglie, ma va di pari passo con il non fallimento di AMT.

Non possiamo pensare di votare il biglietto integrato e non avere un impegno del sindaco a non far fallire AMT, io voglio che vada contemporaneamente.

Io vorrei vedere in aula il Sindaco. Per carità, massimo rispetto per la sua delega, Assessore, però comunque lei se la prende molto giustamente alla larga, perché non può prendere delle decisioni.

Comunque non voglio fare ora il mio intervento, grazie.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

Allora, prima avevo detto che per cercare di chiudere entro le 18, si pensava di chiudere gli interventi, di fare le risposte e di riaprire la commissione un'altra volta. Lo schema che avevo detto è modificato dalla proposta di ordine del giorno andrebbe illustrata e discussa, quindi io l'assegno, dopo la collega Nicoletta che illustrerà l'ordine del giorno, poi vedremo se andare avanti ad oltranza per questa sera oppure no, prego.

### **CAMPORA - PDL**

Io direi di seguire le regole per gli ordini del giorno fuori sacco. Generalmente in Commissione non si illustrano gli ordini del giorno e questo è un ordine del giorno, perché c'è scritto.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

Colleghi! Collega Campora, lei ha assolutamente ragione, la proposta del collega Pastorino è quello di dividerlo come Commissione oppure no.

### **CAMPORA - PDL**

Questo foglio di carta con delle cose scritte con sopra, a mio avviso non riusciremo oggi ad approfondirlo. È un ordine del giorno che ricalca altri mille ordini del giorno sul tema, che è molto semplicemente non risolverà assolutamente nulla, come tutti gli altri ordini del giorno. Credo che quindi debba essere trattato come tutti gli altri sull'argomento che sono stati presentati.

Quindi che venga presentato fuori sacco, visto che non è un ordine del giorno che introduce chissà quale elemento nuovo, è un ordine del giorno come ce ne sono altri su AMT, che quindi viene presentato fuori sacco ai capigruppo, come solitamente avviene. I capigruppo decideranno se farlo votare martedì prossimo o il martedì successivo, questa è la mia proposta.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

Nel frattempo che leggete questa proposta, do la parola al collega Putti, prosegua almeno con gli interventi, poi alla fine vedremo come andare avanti.

## **PUTTI - M5S**

Una mozione d'ordine iniziale. C'è un problema qua, ce ne sono tanti, ma ce n'è uno di rappresentanza del Pdl in conferenza capigruppo, perché se lì abbiamo deciso di fare un documento comune, di presentarlo perché il 1 aprile non c'è più la tariffa integrata, a quanto sono le dichiarazioni che noi in aula non ancora abbiamo avuto ufficialmente ma così risulta, se noi lo portiamo come fuori sacco, quindi basta che uno dei capigruppo dica che non gli va bene e lo riportiamo a martedì 9 aprile, vuol dire che siamo già fuori tempo.

Chiedo che almeno su queste questioni in cui non ci sono “ruote del pavone” non riusciamo a definire un'uniformità. Io sono disponibile a stare qua fino a domani mattina per fare le variazioni sull'ordine del giorno che ogni consigliere ritiene opportuno.

Rispetto alla seduta di commissione di oggi, volevo segnalare alcune cose. Innanzitutto che non ho avuto ad oggi, e spero di averle nella prossima commissione, due cose fondamentali che invece mi aspettavo: una descrizione approfondita di un piano strategico dell'azienda è una definizione di un piano di management. Perché altrimenti ci ritroviamo, come già successo negli ultimi due anni almeno, a confrontarci con una situazione di difficoltà oggettiva del trasporto pubblico, di AMT legata alla carenza di finanziamenti che lo Stato in via alla Regione e che la Regione destina al trasporto pubblico a Genova e nelle altre città della Regione, e facciamo come in alcuni Comuni dell'entroterra dove i produttori che producevano il fungo che serviva per accendere i caminetti e le stufe, si chiamava “lisca”, se loro si fossero fermati a continuare a pensare di produrre quella roba cambiandola un pochino nelle sfumature e non avessero fatto un piano strategico reale per intervenire, ci si sarebbe ritrovati, come è successo oggi, per cui quelle fabbriche sono chiuse in brevissimo tempo, appena sono sorti strumenti più veloci per accendere i caminetti e le stufe e quindi si sono ritrovate 600 persone a dover migrare.

Io non vorrei che ci riducevamo come quegli imprenditori di allora che non pensavano ad una strategicità, perlomeno a me non è emersa una strategicità nell'intervento che si vuole fare. Mi sembra solo che cerchiamo ogni volta di buttare un sacco di sabbia per impedire l'alluvione che arriva sul trasporto pubblico e non affrontiamo la cosa realmente dal punto di vista strategico.

Quindi manca una pianificazione strategica. Ci sono degli esempi interessanti in giro per l'Europa, alcuni li ho già citati, bisogna convincere e costringere ad investire risorse, ma bisogna anche pensare alla città in quella visione, quindi costruire una visione di città e all'interno di quella metterci il trasporto pubblico.

Vi segnalo, a questo proposito, solo dei dati che mi sono risultati molto interessanti. Noi stiamo discutendo da un po' di tempo se investire come cittadini, perché ricordo che i pedaggi autostradali pagano quella roba lì, nella gronda di ponente 6 miliardi di euro per una roba che al giorno interessa 70.000 transiti.

Sul trasporto pubblico, che ai dati di AMT interessava fino a qualche anno fa circa 400.000 transiti giornalieri, noi non riusciamo ad investire neanche la centesima parte di quella cifra. Allora qual è la strategicità di questa roba?

Aggiungo ancora che laddove si sono fatte delle decisioni strategiche forti e drastiche, io porto sempre l'esempio di questa cittadina francese tra i 100.000 e i 200.000 abitanti, in cui il trasporto pubblico su scelta popolare partecipata è gratuito sostanzialmente, lì in due anni il numero delle persone che prendevano l'autobus è aumentato del 50%. In cinque anni loro pensano di arrivare all'80%. Stiamo dicendo che se si parla di 400.000 al giorno vuol dire che si potrebbe, facendo un paragone improprio sicuramente, aumentare di 200.000 in due anni.

Quindi di nuovo noi stiamo pensando ad investire in direzioni totalmente distonica con quello che è il dato reale, perciò io chiedo un piano strategico all'interno del quale ci sia una forte rilevanza del trasporto pubblico è un piano di management forte, perché i dati che emergono dal dialogo, anche con i lavoratori, sono quelli di una difficoltà di dialogo tra l'azienda e i lavoratori. Quasi che questo dialogo sia stato in qualche modo demandato a qualche altro soggetto. A volte escono fuori i sindacati, per cui si narra che a volte il dialogo con la Regione e dell'azienda sia rimandato ai sindacati. Io su questo vorrei che in una collettiva assunzione di responsabilità doverosa, il management dell'azienda riprendesse questa responsabilità.

Per cui bisogna che il management si prenda questa responsabilità, bisogna che i lavoratori si prendono la responsabilità che in parte si sono presi in tutti questi anni, ma che sosteniamo ancora di più ad investire nell'azienda in cui sono. Qui tiro un po' le orecchie ai sindacalisti che io conosco e a cui ho già detto queste cose altre volte direttamente, perché se parliamo di 30.000 ore di distacco annuali sindacali, bisogna che qualcosa facciamo anche in quella direzione e bisogna soprattutto che ci prendiamo la responsabilità come amministrazione.

Quindi che su questo facciamo un'azione forte con la Regione e con lo Stato, che non può esaurirsi nella dichiarazione in aula "sono cattivi perché sono un po' distanti", anche se magari hanno i nostri stessi colori, considerando che c'è un piano strategico di città all'interno del quale è strategico investire sul trasporto pubblico e sull'azienda che lo rappresenta in città.

Dico ancora una cosa rispetto alle partecipate privatizzate, me ne vengono in mente alcune, Iren che mi sembra che non stia andando benissimo la faccenda, AMT ha già avuto un percorso di privatizzazione e non mi risulta che ne abbiamo tratto grandissimo giovamento, probabilmente le società che erano entrate non hanno trovato molto giovamento perché hanno messo lì 20 milioni di euro, hanno fatto un percorso, se li sono ripresi. Sono capace anche io a fare l'investitore in quel modo. La Centrale del latte ricordiamoci che era comunale, è stata privatizzata, non c'è più nessuna Centrale del latte. Telecom a livello nazionale. Quindi non abbiamo degli esempi brillantissimi di privatizzazioni che hanno portato enormi risorse.

Chiudo con una considerazione. Stiamo parlando di togliere ai cittadini delle possibilità di trasporto pubblico, quindi per noi di un diritto importante alla mobilità. Stiamo parlando di ipotesi di togliere il biglietto integrato, stiamo parlando di riduzione di corse, quindi stiamo parlando di riduzione dei servizi e qualcuno ha il coraggio di etichettarci come coloro che sostengono la decrescita felice. Qua si sta sostenendo la decrescita infelice palesemente e non ci si assume questa responsabilità. Io credo che sia l'ora che andiamo a far assumere questa responsabilità, io andrò sabato mattina, a coloro che sono i sostenitori della decrescita infelice e glielo ricorderò.

## **MALATESTA - PD**

La Commissione l'abbiamo convocata su tre filoni: normativa, AMT e biglietto integrato.

Normativa. Rispetto al mandato che abbiamo dato a luglio di attivare di nuovo il tavolo con la Regione, mi sembra che si sia riattivato, non riesco ad individuare come qualcun altro le responsabilità. Io penso che ci sia la responsabilità delle parti politiche che finalmente

hanno compreso la necessità di attivare di nuovo quel tavolo in Regione e di assumersi l'impegno, modificare la legge regionale.

La mia speranza era quella che su quel tavolo, quindi in una regione piccola come la Liguria, si andasse a fare la pianificazione sia tariffaria che l'integrazione di trasporto, che poi le funzioni di gestione di trasporto fossero a cascata riversate sugli enti locali, ma che la pianificazione fosse al livello regionale. Finora questo è ancora un po' distante come visione.

Rispetto alla questione della AMT mi piacerebbe, siccome siamo alla vigilia di una contrapposizione di scioperi, che ci fosse una distinzione maggiore rispetto a quella che è la proposta dell'azienda, la proposta dell'amministrazione che deve tenere conto delle istanze del Consiglio Comunale, ma che può essere una proposta di mitigazione rispetto ad una scelta aziendale, e le proposte dei sindacati che invece a volte, siccome ci sono tavoli di concertazione, nella proposta finale non si capisce su chi ricade la responsabilità, se sull'azienda che ha concertato in maniera troppo sbilanciata verso il sindacato, come negli anni scorsi forse è già accaduto. Anche perché sarebbe più utile riuscire ad individuare quali sono le azioni unilaterali che magari l'azienda può mettere in campo in modo che così almeno l'analisi politica delle conseguenze l'abbiamo più chiara.

Rispetto al biglietto integrato, c'è stata una discussione. L'indirizzo è già stato dato una volta da quest'aula. Vediamo in che modo si procede, se c'è una nuova analisi si mette in discussione e si ragiona di nuovo su che condizioni sono cambiate e se è giusto il documento, si dà una indicazione all'ordine del giorno, però devono essere noti gli elementi, come c'è stato detto oggi, cosa è cambiato dalla trattativa che c'è stata tra Regione e Trenitalia.

## **CAMPORA – PDL**

Il tema è complesso, sono state dette molte cose, ma nessuno ha fatto delle proposte operative, come quasi sempre avviene. Si è parlato di molte cose, come ad esempio della gronda, sarebbe bello se Autostrade potesse traslare i soldi che mette sulla gronda nel bilancio di AMT, ma credo che se non si fa la gronda prenderà questi soldi e li utilizzerà da qualche altra parte. C'entra veramente poco con l'argomento, secondo me.

Si è parlato di privatizzazioni, sono state un fallimento, è vero ma in realtà non sono state privatizzazioni, sono state privatizzazioni solo di nome. Dopodiché può darsi che i privati avrebbero fallito comunque, ma le privatizzazioni in Italia non sono mai state privatizzazioni, tanto che il soggetto azionista era pubblico.

A me pare che tante volte stiamo parlando di un malato terminale e altre volte, invece di concentrarci sul male che a questo malato terminale, ci concentriamo su altri effetti che un malato terminale può avere.

Il biglietto integrato è giusto mantenerlo, però sarebbe anche interessante capire se effettivamente è una cosa possibile, se quest'ordine del giorno può avere una sua conseguenza concreta, cioè se effettivamente può essere attuato, perché se poi non può essere attuato è una indicazione politica che come molte non avrà una conseguenza.

Il vero problema io credo che sia quello che il Sindaco, l'Assessore o comunque la maggioranza, via delle indicazioni ben precise a AMT e a chi amministra AMT e che ci dica quale sia la scelta impopolare che ha deciso di fare, perché alla fine bisogna fare delle scelte impopolari, è evidente, sennò, come qualcuno ha detto, ci ritroviamo a tappare il buco e tra qualche mese di nuovo con il problema di AMT.

Adesso senza andare a cercare colpevoli, che poi alla fine sarebbe anche poco individuarli, la cosa che io vorrei sentire, non dico oggi ma nei prossimi giorni e nelle



prossime settimane, è capire qual è la scelta impopolare che il Sindaco vuole fare per salvare AMT. Dopodiché, nel momento in cui ci verrà comunicata questa scelta, ogni consigliere cercherà di sostenerla o meno, ma a quel punto potremo fare anche ragionamenti assolutamente condivisibili, come faceva la consigliera Lodi, che sono assolutamente condivisibili, ma sono quasi ragionamenti sui quali probabilmente, se non salviamo AMT, è inutile fare. Prima cerchiamo di salvare AMT, poi ci concentriamo su tutta una serie di elementi che sono in qualche maniera successivi. Ma io voglio sapere qual è la ricetta di questa maggioranza per salvare AMT e qual è la scelta impopolare. Bisogna avere il coraggio eventualmente di prenderla, se vogliamo salvare AMT.

Poi ci concentriamo su tutte le altre cose che sono importanti, che hanno una ricaduta. Però è evidente che il paese in generale e in una situazione gravissima, che le necessità ci sono da tutte le parti, che il pubblico non sta in piedi, il privato non sta in piedi, e lo sappiamo quanto pesa la cassa integrazione sul pubblico e privato. I lavoratori autonomi sono in difficoltà, ci sono le partite Iva e finte che in realtà sono precari che lavorano magari presso aziende o altro, al di là della Fornero. Quindi c'è una situazione veramente grave. Io penso che quest'anno la situazione peggiorerà ancora. Poi ci sarà un governo che potrà fare qualcosa, ma io credo poco che i governi possono effettivamente fare qualcosa. Possono fare qualcosa, ma non sono di per sé sufficienti a cambiare l'andamento dell'economia, quindi sicuramente, già viviamo ogni giorno, avremo sicuramente dei vuoti d'aria, degli scossoni particolarmente pesanti.

Io vorrei nel più breve tempo possibile capire qual è la scelta impopolare che questa maggioranza vuol fare, dopodiché ci si ragiona.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

Il collega Pastorino ha presentato una richiesta alla Commissione di approvazione di questo documento. Non so se vuole ancora intervenire, ma c'era iscritto il collega Vassallo.

### **VASSALLO - PD**

Voglio capire se questo documento il collega Pastorino l'ha presentato come una anticipazione rispetto a quello che sarà il Consiglio Comunale, quindi la decisione dei capigruppo e quindi la votazione martedì, oppure se chiede che sia oggetto di discussione e di votazione adesso.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

A me è parso, poi mi smentirà se chiede che sia votato adesso.

### **PASTORINO - SEL**

Prima di tutto chiedo agli impiegati di far avere a tutti i membri della commissione, nel più breve tempo possibile, il verbale della Conferenza dei capigruppo di martedì mattina, perché io non intendo che qualcuno si permetta di dire che io racconto delle balle e il mio comportamento va di pari passo con quelli che si permettono di pensare e di dire di me,

perché io sono una persona che è amica con tutti però se qualcuno si permette di dire che io conto delle storie, io mi arrabbio.

Vi chiedo scusa per come ho reagito, adesso sono pronto a fare la proposta che non è mia ma è frutto di un lavoro che abbiamo fatto con la conferenza dei capigruppo. Dico anche di più, il Presidente quel momento era Balleari che mi fa piacere che è presente che possa dire se io racconto delle balle.

Abbiamo convenuto che l'emergenza in questo momento è il biglietto integrato. Se siete in giro per Genova e se conoscete la realtà di Genova come lo conosco io, come la conoscono tanti di quelli che erano qua a fare i capigruppo, abbiamo detto: "facciamo qualcosa, la prima Commissione è giovedì, prepariamo documento da portare poi martedì come Commissione consiliare." Questo abbiamo detto e questo abbiamo fatto.

C'è chi ha scritto il documento, c'è chi si è dimenticato di presentarlo, perché se lo presentava non c'era bisogno di tutta questa confusione.

Io ero presente nei Capigruppo, quindi mi sono sentito di presentarlo io. Questo è il documento da condividere oggi e da portare martedì, se siamo d'accordo. Io non voglio obbligare nessuno.

### **LAURO - PDL**

In conferenza capigruppo si è deciso di parlare in commissione e di presentare un documento che andrà in conferenza capigruppo e noi comunque voteremo, ma in conferenza capigruppo voteremo perché non sia rimandato. In aula quando non si deve votare niente. Mi dispiace che non ci sia Pastorino, perché nessuno gli dà del bugiardo, ma noi siamo all'opposizione dell'opposizione, abbiamo una crisi di identità, signore, perché non siamo più in opposizione, c'è il Pd contro Sel eccetera.

Qui noi siamo tutti per salvaguardare le famiglie, i biglietti integrati, il welfare, tutto quello che ha detto la Lodi eccetera, però la prassi è questa, che in conferenza capigruppo, con questo letto da tutti i consiglieri, si porterà in aula con eventuali piccole parole di modifica e si voterà martedì. Questo è l'impegno del Pdl, però da qui a dire qualcosa in commissione, non è mai successo di votare nulla. Questo è chiaro è se ci sono delle diatribe tra maggioranza, semi-maggioranza, piccola maggioranza, vedetevela voi.

### **BALLEARI - PDL**

Io stavo presiedendo in quel momento, era in occasione di vedere i punti all'ordine del giorno del prossimo Consiglio, bisognava vedere se mettere o meno, perché si voleva stigmatizzare il fatto che si volesse dire qualche cosa giustamente per il biglietto integrato, è stato detto: "mettiamo un punto all'ordine del giorno, se il punto all'ordine del giorno non viene affrontato, si farà un ordine del giorno che impegnerà il Sindaco e la Giunta ad impegnarsi per il biglietto integrato per il mantenimento del biglietto integrato".

Questo non doveva venire neanche qua oggi perché non aveva senso venire qua oggi. Questo sarà un documento che oggi abbiamo visto, poi martedì lo rivediamo in Conferenza capigruppo e poi voteremo.

### **VASSALLO – PD**

Credo di aver capito, quindi forse diventa quasi inutile il mio intervento, se non per alcune provocazioni di minoranza.

La posizione del PD era semplicemente quella di capire che cosa stava succedendo. Dopo una discussione nel merito molto seria, tante volte ci succede che prendiamo delle questioni di principio pensando che “qui si fa l’Italia o si muore”, normalmente su questioni di basso livello giuridico dove siamo tutti presidenti di corte costituzionale.

Detto questo, ho capito che si segue la prassi normale, cioè la conferenza dei capigruppo prepara un ordine del giorno che poi viene votato martedì in Consiglio Comunale, e meno male che siamo ancora nei tempi stabiliti.

Il documento oggi è stato presentato non perché si voti, ma perché sia a conoscenza dei colleghi. Poi seguiamo la prassi normale e riprendiamo ragionamento nel merito dopo aver fatto questo teatrino.

### **BRUNO – PRESIDENTE**

Se siamo tutti d’accordo rimangono le risposte dell’Assessore e del Presidente, non tutta perché faremo altri momenti di riflessione.

### **DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ E TRAFFICO**

Naturalmente avete toccato moltissime problematiche, moltissimi aspetti di questo argomento che evidentemente è un argomento nodale, fondamentale per la città e per questa assemblea.

È evidente che ci sono diversi livelli in tanto. Io ho sentito parlare di piani strategici, divisione della città. Condivido queste cose e da questo punto di vista è il mio dialogo con la Regione per impostare un ragionamento più sistemico anche rispetto al trasporto pubblico è ormai continuo da anni.

Credo che il Comune di Genova anche in questi ultimi mesi abbia dato un contributo molto fattivo a questo percorso per dare a questo comparto così importante una prospettiva.

Quando io non vedo al livello romano, per esempio, una impostazione generale, in questi anni non l’ho mai vista sul trasporto pubblico, che l’affrontasse nei nodi strutturali, per esempio Baroni diceva che non si può affidare ad una società per azioni un servizio sociale. L’ho detta è una delle contraddizioni, ma purtroppo dobbiamo partire dal contesto legislativo. Perciò di aspetti generali da affrontare sono molti.

Si è rinnovata moto la classe dirigente del Parlamento, siamo tutti fiduciosi che da questa nuova classe dirigente, da queste nuove camere vengano anche nuove idee rispetto a questo, ma questo è un piano.

L’altro piano è tenere in vita l’azienda, che è un’altra cosa, perché è chiaro che non ci dobbiamo illudere ragionamenti di prospettiva perché sarebbe davvero immiserire anche il ruolo, ma vanno su due velocità diverse. Rispetto al tenere in vita l’azienda è vero quello che diceva il consigliere Campora in conclusione: noi non possiamo sperare di recuperare più risorse rispetto a questo comparto perché tutti conosciamo la situazione del paese, se non altro per questo.

Da questo punto di vista ha ragione il consigliere Musso quando dice che probabilmente in passato non si programmato abbastanza. È vero, probabilmente

l'Amministrazione, in genere la politica, rispetto al trasporto pubblico ha preferito finanziare piuttosto che fare una seria programmazione. Questo è un altro aspetto tenere in vita l'azienda è un ragionamento che si deve fare qui ed ora con gli strumenti che abbiamo. Per noi, per l'azienda, per me ma anche per voi, cioè per tutti noi, e per i lavoratori, è davvero un imperativo categorico oggi lavorare per salvarla. Perché le alternative sono alternative che andranno a fare davvero macelleria di un sistema sociale della nostra città di cui il trasporto fa parte, dovremo fare delle scelte impopolari proprio per salvare questo sistema. Perché dunque davvero andiamo a fare macelleria sociale rispetto al tessuto della nostra città di cui il TPL fa parte.

Cosa vuole fare l'Amministrazione? Il nostro piano ci è chiaro ormai da mesi. La quantificazione di quello che deve raggiungere il tavolo azienda e sindacati, è chiara, perché ci deve essere quel prezzo lì e ci deve essere naturalmente il contributo degli enti. Ci devono essere tutti e due i pezzi. Non può stare l'uno senza l'altro.

A proposito dei contributi degli enti, io però scusate se vado su un argomento un po' complicato ma ci tengo a dire una cosa, si è parlato in questa discussione di ammanchi e di interventi da parte del Comune per ripianare. Non è proprio così. Cioè gli interventi pubblici sono la cifra che ci proviene dalla Regione Liguria, che erano 67 milioni, che adesso sono 75, che finanziano i cosiddetti servizi minimi. Se poi una volta vi racconto anche cosa sono i servizi minimi. L'intervento economico del Comune di Genova non va a ripiano perdite, va a pagare i cosiddetti servizi aggiuntivi, cioè va a pagare il servizio all'azienda. Cioè esiste un contratto tra il Comune di Genova che è autorità di bacino e titolare del contratto e l'azienda. Cioè ci tengo perché sembra che il nostro intervento economico vada a finire per ripianare perdite, non è così. Cioè l'azienda prepara un piano di fabbisogno rispetto al servizio. Naturalmente forse difetta un po' la nostra capacità programmatica, perché avremmo dovuto dirglielo prima all'azienda quanta disponibilità economica è sul piatto per il 2013 e allora si lavora. Fortunatamente quest'anno la Regione a fatto il bilancio entro dicembre, perciò quella cifra è definita.

Però la cifra nel bilancio che il Consiglio Comunale vota paghiamo servizio, paghiamo la socialità, che significa che noi chiediamo all'azienda di fare delle tariffe speciali, in determinati casi c'è la compensazione; paghiamo un certo tipo di servizio scolastico. Cioè sono cose precise, non sono soldi che vanno a ripianare un vago ammanco.

Poi naturalmente è chiaro che l'equilibrio costi di chiavi deve essere sempre tenuto sotto controllo, deve essere sempre governato e deve essere, nel caso di AMT, anche riequilibrato, certamente. Ma non è solo quello, i danari che il Comune di Genova mette in contratto di servizio, pagano i servizi aggiuntivi. Sappiamo anche quanti sono i chilometri di servizio che il contributo regionale copre, non è che non lo sappiamo; gli altri chilometri devono essere sostenuti dal Comune di Genova. Voglio dire, questa è la legge, questa è l'impalcatura del trasporto.

Difatti la cifra che sostanzialmente sulla quale noi ragioniamo per il 2013, che come obiettivo ci siamo dati l'obiettivo di mantenere la cifra del 2012, è una cifra abbastanza costante anche degli anni precedenti, 2008 18 milioni, 2009 20 milioni, nel 2010 c'è stata un'impennata, 28 milioni; 2011 27 milioni, 2012 19 milioni. Questi senza Iva, perché poi c'è questa situazione pesante per cui essendo il Comune titolare del contratto di servizio paga l'Iva anche sul contributo regionale, sul totale, per cui la cifra dell'Iva è notevole.

Questo io lo sottolineo, perché i soldi del Comune vanno a pagare i servizi. Poi ribadisco che l'equilibrio costi ricavi deve essere migliorato indubbiamente, si deve continuamente monitorare, però c'è il contributo regionale e il contributo del Comune e c'è

quello che l'azienda chiede ai lavoratori di sacrificio perché l'equilibrio costi ricavi comunque con i contributi pubblici e con le tariffe non raggiunge una sostenibilità.

Se volete e se avete voglia ci possiamo ritornare su queste cose, perché sono aspetti estremamente complessi che hanno bisogno anche di successivi passaggi di spiegazione.

In questo contesto di sopravvivenza dell'azienda si deve collocare il problema dell'integrato. Non in un altro contesto. Perché io sono d'accordo quando voi sostenete che il biglietto integrato è quasi diritto di cittadinanza, tra l'altro io, come voi sapete, non ho auto, abito a Voltri, uso l'integrato e l'ho usato da quando è nato, dal 1995, perciò conosco bene come Pastorino il valore dell'integrato per determinate parti della città, ma noi nella nostra responsabilità di amministratori dobbiamo collocare le nostre scelte nel momento che viviamo e che sta vivendo l'azienda, non in astratto. Perché se noi ragioniamo in astratto andiamo su quella strada di instabilità totale che ci porta poi alla macelleria sociale di un sistema, che è la nostra città. Perché se noi andiamo avanti su questa strada e non acquisiamo, non facciamo uno sforzo di scelte impopolari, come diceva Campora, il destino dell'azienda è un destino davvero pericoloso, ma per i cittadini in primo luogo e naturalmente per i lavoratori.

Io l'ho già spiegato l'integrato, i termini del problema del biglietto integrato li ha definiti bene il consigliere Vassallo prima. L'azienda qui e ora, in questa situazione di non garanzia di continuità aziendale, che significa qualcosa di molto pesante, non può accettare quello che propone Trenitalia. Perché teniamo conto che in questa partita l'integrazione, come i matrimoni, si fanno in due.

C'è un altro soggetto. Trenitalia ha impostato la discussione, che vi assicuro è durata quattro mesi, non è che io non ho mediato, in modo tale da rimanere arroccata sui termini dell'accordo 2010-2012. Prima del 2010 i termini dell'accordo erano diversi. I termini dell'accordo 2010-2012 non sono sostenibili dall'azienda ovvero, come vi ho già detto, forse poi vi annoio, fino ad un certo punto noi siamo andati avanti con l'idea di tenere anche il pagamento di 7 milioni e mezzo, ma quando non c'era più nel contesto il milione che negli altri anni aveva dato la Regione e quando si andava perciò ad 8 milioni e mezzo e Trenitalia chiedeva anche l'indicizzazione, perché il contratto di Trenitalia con la Regione è indicizzato, a quel punto lì per l'azienda non è più sostenibile in questo momento per il contesto in cui vive. Per cui dobbiamo prenderci le nostre responsabilità. È vero che una sconfitta, ma noi se facciamo un atto politico possiamo fermare l'azienda in questo percorso. Dobbiamo però accompagnare quest'atto politico con le risorse relative di quello che è il risparmio che l'azienda ha calcolato da questa manovra. D'altra parte, la revisione dell'integrato è una delle indicazioni della delibera di luglio.

Avrei anche altre cose da dire, ma magari le riprendiamo la prossima volta.

## **RAVERA – PRESIDENTE AMT**

Il piano industriale, questo termine che racchiude a seconda di chi lo dice cose diverse. Ci sono in quest'aula persone che hanno più esperienza di me in fatti aziendali, che possono dire che per fare un piano industriale devono ricorrere alcune premesse, di tempo e di fonti di finanziamento. Di tempo perché come ricordava l'assessore noi siamo a marzo e per colpa di nessuno non sappiamo ancora quali sono le risorse disponibili per il 2013. Quindi fare un piano industriale quando nell'anno in cui si dovrebbe fare non si conoscono le risorse precise



di cui si dispone, non faccio un piano industriale ma faccio un esercizio di libero pensiero, ne ho fatti tanti ma non hanno valore.

La situazione che io ho descritto prima, forse sono stato in alcuni passaggi non troppo chiaro, è tale per cui intanto in questo momento l'azienda non è tecnicamente fallita, perché se fosse fallita io avrei dovuto obbligatoriamente chiamare l'azionista e fare altri interventi. Così come ho detto nell'assemblea dell'8 marzo alla presenza del Sindaco e dell'Assessore, se in tempi utili ad evitare l'azzeramento del capitale a giugno non vengono definiti gli importi della contribuzione comunale, non viene ottenuto dal tavolo sindacale ulteriore risparmio sui costi, la prospettiva è quella di cui si discuteva l'estate scorsa, quindi quella più immediata è la proposta all'azionista di mettere in liquidazione la società e poi il liquidatore, senza vincolo alcuno, senza mandato alcuno, farà quello che ritiene meglio per riequilibrare i costi dell'azienda in totale autonomia. Questo è il punto in cui ci troviamo. Fermo restando tutte le altre discussioni su cui non mi permetto di intervenire che non sono di mia competenza, ma a me preme sottolineare ai consiglieri comunali che questo è il punto è l'orologio gira tutti i giorni, questo nessuno lo può fermare.

Per cui le azioni che noi stiamo cercando di fare faticosamente hanno come primo ed evidente obiettivo di evitare quella prospettiva.

Sulla strategia aziendale. Io ho detto più volte, uno perché non mi compete per ruolo, due perché anche personalmente non ho un giudizio ideologico su questo, per chi gestisce qualsiasi azienda, che i quattrini per fare gli investimenti glieli garantisca Tizio o Caio è indifferente, ma se i quattrini per fare gli investimenti non ci sono, l'azienda va a bagno. Questo è chiarissimo.

Al tempo stesso, l'altro elemento a cui si faceva riferimento in diversi interventi è la necessità indiscussa di efficientare AMT come tante aziende di trasporto.

Anche questa è una necessità che va incrociata con la capacità che storicamente non c'è mai stata, né a Genova né altrove, da parte di soci proprietari come gli attuali della nostra azienda, di tenere sull'efficientamento dell'azienda. Questa è un'altra verità che bisogna che ci diciamo, altrimenti rischiamo di parlare solamente in astratto, senza riferimento agli attori concreti che sono in campo.

Quindi tutto non si può ottenere, invito il mio azionista ad una scelta che consenta questa società che c'era prima di noi e che ci sarà anche dopo di noi di stare in piedi.

Ad alcuni interventi che mi chiedono precisazioni un po' più articolate, se il Presidente è d'accordo risponderò anche per iscritto dando qualche relazione più puntuali, non avendo tutti dati e non avendo neanche il tempo per svolgere in questa sede tutte le considerazioni.

Un altro punto rilevante perché questo è importante per l'oggi, poi chiudo. Le organizzazioni sindacali non si scelgono gli interlocutori aziendali e io non mi scelgo gli interlocutori sindacali. Per firmare degli accordi sindacali, però, bisogna essere in due.

## **BRUNO – PRESIDENTE**

Mi scusi, poi semmai facciamo una audizione.

## **RAVERA – PRESIDENTE AMT**

Come sai benissimo, Gulli, non mi riferisco a questi aspetti, anzi, forse esattamente il contrario.

Quindi la necessità di raggiungere un accordo e l'urgenza e la responsabilità che ciascuno dei presenti al tavolo sente per condurre un accordo limitatamente a quanto le nostre forze ci consentono, perché l'azienda ha le forze che sapete. Anche le organizzazioni sindacali hanno le forze limitate, è chiaro, perché è una situazione che è inedita per tutti. Vanno trovati strumenti da parte di ciascuno per far sì che non si tracolle, non si collassi definitivamente. Questo è quanto faticosamente stiamo cercando di fare con le organizzazioni sindacali. Poi è evidente che anche le aziende di TPL sono una parte di un modello che è in crisi. Però noi qua a Genova in questo momento non riusciamo a riscrivere tutto il modello. Tanti dati li dobbiamo dare per acquisiti. Dobbiamo agire nell'immediato proprio per andare a vedere cosa c'è domani.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

La Commissione si aggiornerebbe, ma il collega Grillo forse vuole chiudere qui la discussione.

### **GRILLO - PDL**

Sì, perché l'Assessore è in audizione con la stampa, io quella scaletta, peraltro, non la faccio mai. Non vado mai a disturbare i giornalisti di persona. Quindi sarebbe opportuno che l'assessore restasse in aula fino alla conclusione dei lavori. Considerato che non mi è stato risposto sull'ipotesi di approfondire anche la legge regionale. Perché qui non è un problema soltanto suo, è un problema anche dell'Assessore che avrei voluto sentire.

Secondo, sono perplesso sulla risposta del Presidente invece per quanto riguarda il piano industriale. È impossibile ed inimmaginabile che non ci sia un piano che prefiguri lo scenario dell'azienda in quest'anno, perché un piano può prevedere anche delle subordinate.

Il piano industriale, che peraltro era già stato preannunciato se non vado errato tre anni fa, è uno strumento conoscitivo, se poi non è il piano industriale, che sia un'altra cosa, però una programmazione è opportuno elaborarla e rassegnarla in quest'aula.

### **BRUNO - PRESIDENTE**

La seconda parte dell'intervento è certamente pregnante, la prima parte anche, ma si era appunto detto che si organizzavano delle altre Commissioni in cui quell'argomento che lei ha richiesto deve essere sicuramente approfondito. Quindi l'accogliamo.

### **PADOVANI - LISTA DORIA**

Brevissimo. Tecnicamente fallito è una esagerazione per dire che però se non c'è un patrimonio il socio di maggioranza deve patrimonializzare, cioè deve metterci i soldi.

Poi tutto si tiene però. Cioè il mio problema concettualmente, adesso come adesso, è che tutto si tiene.

Quindi dobbiamo trovare il modo per affrontare il tema anche dell'integrato contestualmente, perché se non lo trattiamo contestualmente secondo me rischiamo.

Abbiamo però un problema oggettivo che la scadenza. Anche l'esercizio della democrazia, io penso che la Giunta abbia le proprie responsabilità, ma io come consigliere

vorrei alzare la mano e chiedere fra azioni diverse che cosa politicamente mi sembra più opportuno, cioè come trovarlo l'equilibrio, per cui posso dire "no, l'integrato lo difendo a qualsiasi costo, anche facendo macelleria", il che vuol dire con un orientamento politico. Per cui siccome tutto si tiene, la questione è che dovremmo trovare un luogo, intanto rispetto alla decisione della scadenza bisognerebbe prendere tempo, o si blocca il treno in corsa o sennò noi parliamo di una cosa che succederà ora, quindi questo ci sottrae dall'onore e l'onere di assumere una decisione che deve essere all'interno di un piano più generale in cui se si prende in mano la mozione di luglio e si chiede che cosa ne abbiamo fatto, possiamo dire che abbiamo preso delle decisioni. Perché normalmente, se noi fossimo un consiglio di amministrazione, quando si prendono delle decisioni, si danno delle indicazioni e poi si ragiona su quello che è stato fatto.

Quindi bisognerebbe prendere in mano la mozione, il piano industriale, la questione dell'integrato, contestualmente vediamo come si fa a decidere. Non so come si faccia tecnicamente, ma quello di cui secondo me c'è necessità è questo.

### **BRUNO – PRESIDENTE**

La ringrazio, collega, e chiudo questa Commissione.

### **ESITO:**

Trasporto pubblico locale: situazione finanziaria e normativa A.M.T.	conclusione trattazione
--	-------------------------

Alle ore 17,39 la Presidente dichiara chiusa la seduta.

La Segretaria  
(Luana Galligani)

Il Presidente  
(Antonio Carmelo Bruno)