



COMUNE DI GENOVA

V COMMISSIONE – TERRITORIO
VI COMMISSIONE – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica del 4 aprile 2014

VERBALE

La riunione ha luogo presso la Sala Consiliare di Palazzo Tursi.

Assume la Presidenza il consigliere Antonio Bruno.

Svolge le funzioni di Segretario il sig.ra Maria Grazia Merlini.

Ha redatto il verbale la Società Pegaso.

Alle ore 09:34 sono presenti i Commissari:

5	Balleari Stefano
6	Baroni Mario
10	Boccaccio Andrea
11	Bruno Antonio Carmelo
12	Caratozzolo Salvatore
7	De Pietro Stefano
1	Gioia Alfonso
13	Grillo Guido
14	Muscara' Mauro
15	Musso Vittoria Emilia
2	Nicolella Clizia
16	Padovani Lucio Valerio
8	Pastorino Gian Piero
3	Pignone Enrico
4	Putti Paolo

Intervenuti dopo l'appello:

1	Anzalone Stefano
2	Campora Matteo
3	Chessa Leonardo
4	De Benedictis Francesco
5	Farello Simone
6	Lauro Lilli
7	Malatesta Gianpaolo
8	Musso Enrico
9	Rixi Edoardo
10	Villa Claudio

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott. Enrico Ivaldi (Dipartimento di Economia dell'Università di Genova); Dott. Francesco Pellegrino (Direzione Mobilità Comune di Genova); Signor Furio Truzzi (ASSOUTENTI); Signor Stefano Salvetti (ADICONSUM); Signor Maurizio Galeazzo (MOVIMENTO CONSUMATORI); Dott. Fabio Secci (esperto PDL); Dott. Mauro Tallero (S.O.I.).

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Pone quindi in discussione il seguente argomento: “PROSPETTIVE DELLA TARIFFAZIONE INTEGRATA. Nel corso della Commissione verrà illustrato lo studio commissionato dall'Università di Genova sui flussi di passeggeri che utilizzano il trasporto pubblico locale”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Buongiorno a tutti. Iniziamo i lavori di questa commissione sulla tariffazione integrata, specificando che si è scelto di farla comunque anche se non tutti i soggetti che volevamo invitare erano disponibili alla presenza. Se avessimo dovuto aspettare che tutti fossero disponibili si sarebbe andati sicuramente a dopo Pasqua, quindi abbiamo deciso, vista l'urgenza della discussione in atto e la sollecitazione di molti consiglieri, di fare comunque la riunione.

Darei la parola per una breve illustrazione all'assessore. Sono stati invitati coloro che hanno sviluppato lo studio commissionato all'Università di Genova di cui avete un estratto in cartella e poi ci sono alcune associazioni dei consumatori. Il WWF, che non vedo, ha fatto pervenire un documento che è stato messo in cartella”.

ASSESSORE DAGNINO

“Io credo che la prima parte di questa commissione debba essere sostanzialmente affidata ai tecnici e come primo punto, in accordo con il Presidente, abbiamo deciso che si svolgerà la presentazione dello studio che abbiamo commissionato nel settembre dell'anno scorso al dipartimento di Economia della nostra Università, anche in accordo con lo stesso Consiglio. Ricordo che lo scorso anno, quando ci fu la discussione sul sistema tariffario, c'era un ordine del giorno che ci indicava questa strada della necessità di affidare uno studio sui flussi degli utenti, su come si ripartiscono gli utenti tra bus e treno per fornire alle aziende un criterio di ripartizione dei ricavi. Lo studio è stato fatto tra ottobre e novembre, abbiamo qui il dottor Ivaldi che ce

lo presenterà e poi abbiamo, per vostre domande, sia il direttore della Mobilità Francesco Pellegrino, sia la dottoressa Figone di A.M.T. che segue da sempre questa partita.

Ricordo soltanto perché abbiamo ritenuto necessario affidare questo lavoro all'Università. Questo studio è stato sostenuto economicamente soltanto dal Comune di Genova; la partita, come sapete è a quattro, Trenitalia e A.M.T., ma soprattutto i due enti, Regione Liguria e Comune di Genova, però questa è stata una scelta sostanzialmente nostra che abbiamo avuto la necessità di dare una base scientifica a questa partita perché l'ultimo accordo intercorso tra le due aziende e i due enti, oggi in proroga, presentava un elemento d'impostazione diverso dagli accordi precedenti, cioè il rapporto economico tra Trenitalia e A.M.T., i famosi 7 milioni e mezzo che A.M.T. dà a Trenitalia per questa partita, è stato definito in modo forfettario. Mentre negli anni precedenti c'erano degli indicatori, delle proporzioni, dal 2010 l'accordo la definì in modo forfettario e non in base a flussi e ricavi del T.P.L., due elementi che hanno anche un andamento dinamico, possono anche diminuire, come succede in tutto il paese in questa fase.

E' per questo che l'anno scorso, quando abbiamo fatto per la prima volta questa discussione, abbiamo ritenuto importante avviare questo lavoro anche su input del Consiglio Comunale con l'approvazione di quell'ordine del giorno. Io mi fermerei qua”.

PELLEGRINO – DIRETTORE MOBILITÀ

“Intanto io vi presento il dottor Ivaldi dell'Università di Genova. Non è presente questa mattina la professoressa Claudia Burlando che era il direttore scientifico ed ha curato insieme al professor Ivaldi l'indagine perché è ammalata. Il professor Ivaldi ci esporrà lo studio”.

IVALDI – UNIVERSITÀ DI GENOVA

“Questo studio, come è stato accennato in precedenza, è nato da una collaborazione che l'Università di Genova ha fatto con il Comune di Genova e naturalmente quando abbiamo preso in mano il lavoro, la prima cosa è stata quella di concordare sulla necessità di disporre di un'indagine campionaria al fine di verificare quale fosse esattamente la domanda sul territorio. E' stato effettuato in primo luogo un piano di campionamento, è stato preparato ad hoc un questionario che si è deciso di somministrare sia mediante rilevazione online che mediante rilevazione telefonica.

Il campionamento è stato condotto per metà con metodologia CAWI, cioè le persone potevano collegarsi a un sito web e attraverso la compilazione di un questionario guidato, fornire le loro risultanze e per metà attraverso interviste

telefoniche (CATI). In questo caso il mix delle due tecnologie ha permesso di ridurre al minimo le potenziali criticità che possono presentarsi utilizzandone una sola. La rilevazione è stata condotta su 1500 rispondenti con opportune stratificazioni, ovvero è stato considerato utile stratificare per età delle persone, per il Municipio di residenza, per la condizione professionale e per il titolo di viaggio utilizzato.

E' stata esclusa in partenza un'indagine *face to face*, con interviste sul campo, proprio perché in questo caso potevano esserci delle distorsioni raccogliendo i dati in una zona piuttosto che un'altra. L'elaborazione del questionario è stata concertata con il Comune, con la Regione e con le aziende A.M.T. e Trenitalia, dopo di che la prima parte dell'indagine è stata proprio una rilevazione campionaria partendo da una lista di abbonati A.M.T. che avevano espresso il consenso ad essere contattati e rivolta anche a tutti coloro che si sono rivolti al sito Trenobusgenova.it, un sito che è stato creato ad hoc per l'indagine.

Le persone che si collegavano a questo sito ricevevano uno *user* e una password sulla propria mail e potevano così compilare il questionario. Una mail, un accesso, quindi ogni persona poteva compilare il questionario una volta sola. Abbiamo raccolto 1407 questionari a partire dai quali, tolti ovviamente i record non completi o che presentavano evidenti difformità, si sono ottenuti 750 questionari, opportunamente stratificati come esposto in precedenza, che vanno a comporre la metà del campione utilizzato.

La seconda parte del campione invece è stata ottenuta ricorrendo a un'indagine telefonica. Sono state effettuate un buon numero di telefonate che hanno permesso di disporre di 850 questionari completi, quindi ovviamente le telefonate sono state molte di più. Attraverso questi questionari completi abbiamo operato le opportune stratificazioni per ottenere complessivamente 750 questionari validi, quindi in totale 1500 questionari. Abbiamo corretto alcuni errori di digitazione piuttosto evidenti che si presentavano, dopo di che i dati sono stati elaborati e sono quelli che vi presento e che consistono sostanzialmente nella stima del volume di traffico che utilizza entrambi i servizi, nella ripartizione del titolo di viaggio, del modo di trasporto stratificato per Municipio e stratificato per classe di età e poi è stata somministrata una domanda soltanto a coloro che hanno dichiarato di utilizzare la metodologia di trasporto integrata treno più bus.

La prima slide che vi presento è quella relativa ai titoli di viaggio utilizzati, ovvero come si compone il nostro campione relativamente all'utilizzo del titolo di viaggio, ovvero degli utenti che utilizzano la nostra rete il 27% sono abbonati annuali, il 14% sono abbonati mensili o settimanali, il restante 57% utilizza altro titolo di viaggio, principalmente il biglietto.

Questa è la slide forse più interessante sulla ripartizione del modo di trasporto, cioè su come si muove effettivamente la popolazione genovese. L'80,2% fa utilizzo di mezzi A.M.T., il 2,8% utili utilizza mezzi Trenitalia in

modo esclusivo e il 17% utilizza la combinazione treno più bus, ovvero l'integrato. A questo punto la ripartizione per modo di trasporto e Municipio è stata ulteriormente dettagliata a livello di singolo Municipio, questo per verificare se c'erano cambiamenti da un Municipio all'altro e come è lecito attendersi, ovviamente i risultati sono sensibilmente diversi.

Vado a commentare la zona rossa che è quella relativa all'integrato. Nel Municipio centro est è attorno al 15%, nel centro ovest è attorno al 12,4%, nella bassa Val Bisagno è attorno al 13%, nella media Val Bisagno attorno al 10%. In Val Polcevera abbiamo un valore attorno al 21%, nel medio ponente il 17,6% e nel ponente, invece, la percentuale di utenti che utilizzano l'integrato si avvicina al 40%. Infine medio levante 8,7% e levante 16,7%. Quindi diciamo che i municipi hanno un utilizzo abbastanza simile tranne quelli che vi ho segnalato.

Naturalmente la ripartizione del modo di trasporto è stata ulteriormente dettagliata. Abbiamo ritenuto opportuno separare il campione in tre classi di età. Fino a 19 anni che racchiude in qualche modo la fascia di persone che utilizzano il mezzo per andare a scuola; da 19 a 65 anni che è la fascia che individua studenti universitari e persone in età lavorativa e oltre 65 anni per una classe di età che a Genova è decisamente ben nota e pesa in maniera significativa. Anche qua vediamo come cambia l'integrato. Nei minori di vent'anni si attesta attorno al 13%. Tra 20 e 65 anni è il 22,5% e oltre i 65 anni è soltanto il 6,4%. Questo è il dato abbastanza significativo e forse anche abbastanza atteso.

Poi la ripartizione del modo di trasporto è stata dettagliata ulteriormente. In funzione del titolo di viaggio utilizzato, siamo andati a vedere come si comportava l'integrato. Coloro che integrano utilizzando l'abbonamento annuale sono il 35%. Coloro che integrano utilizzando l'abbonamento mensile o settimanale sono il 13%. Infine, coloro che integrano utilizzando altri titoli di viaggio, quindi prevalentemente il biglietto, sono soltanto il 9%, quindi dati molto diversi a seconda del titolo di viaggio utilizzato.

Infine la domanda che è stata posta soltanto a coloro che utilizzano l'integrazione treno più bus. E' stato chiesto: qualora non esistesse la tariffa integrata, come vi comportereste? Utilizzerei comunque la stessa combinazione di mezzi che sto usando: 34,9%. Utilizzerei soltanto mezzi A.M.T.: 25,8%; utilizzerei solo il treno: 19,4%. Infine quelli che segnalano il risultato diverso. Utilizzerei solo il mezzo privato: 8,5%. Utilizzerei un mezzo privato più il treno: 7%. Utilizzerei un mezzo privato più mezzi A.M.T.: 4,4%.

Queste erano percentuali riferite solo a quelli che integrano. Quando le andiamo a rapportare in relazione a tutti i passeggeri, se noi andiamo a prendere quelli che utilizzerebbero solo il mezzo privato, solo il mezzo privato più il treno o il mezzo privato più il bus, comporterebbe un aumento, in relazione ai soli integranti, di circa il 20% dell'utilizzo del mezzo privato e in relazione a

tutti i passeggeri, attorno al 3,5%. Con questa slide ho concluso la presentazione”.

TRUZZI – ASSOUTENTI

“Buongiorno a tutti. Noi siamo in grande difficoltà perché non abbiamo intenzione di trasformare questo incontro in una serie di domande ai realizzatori di questo sondaggio. Ne faccio una per tutte: quante persone del campione intervistato non erano di Genova? In attesa di conoscere questo dato, che non mi sembra complicato da rilevare per uno che fa sondaggi, statistiche bivariate, deviazioni e analisi, a nostro avviso è importante riflettere su questo perché insieme al WWF che non è ancora arrivato, ma vi ha fornito il documento in cartella, concordiamo sulla scarsa attendibilità della metodologia di rilevamento perché il campione, come è stato strutturato? E' un campione significativo? E' un campione sulla base della popolazione? Si dice che si sono presi un po' di abbonati dell'azienda cui chiedere se si poteva fare delle interviste e poi si è proceduto con il metodo CAWI a lasciare libero accesso in un certo periodo ai rispondenti per cui avrebbe potuto rispondere chiunque in quel periodo.

Insomma, francamente è difficile, però noi non siamo qui per contestare un'indagine che abbiamo già contestato altrove e per la verità non siamo nemmeno qui per ribadire la nostra indagine che non ha quella pretesa scientifica, è stato semplicemente fatto un sondaggio online e presso i nostri sportelli, non abbiamo rilevato alcun campione, quindi è ovvio che i dati sono significativi, ma al di là di ogni indagine quello che poi vale in questo discorso è anche un dato apprezzabile che è quello degli acquisti dei biglietti individuali perché il Consiglio Comunale votò un euro e sessanta per l'integrato e uno e cinquanta per il biglietto solo autobus. Se si chiedono all'azienda questi dati valgono più di tante indagini, sapendo anche quello che si riferisce al fatto che ci sarebbe questa propensione all'integrato di solo il 9% di chi usa il ticket. Poi uno va a vedere nella realtà e vede se si ritrova in questo risultato.

Fosse anche prendendo il valore più basso, il 9%, ricordo, se non sbaglio, che la percentuale concordata prima del blocco era il 9,60, quindi prendendo la percentuale più bassa e non considerando i titoli degli abbonati mensili e annuali che sono decisamente più alti si è fornito un formidabile *outout* a Trenitalia che in un suo comunicato ha completamente distrutto questa indagine e i suoi obiettivi, o meglio se ne è appropriata per dire: bravi, avete fatto un'indagine a vostre spese e ci date ragione. Questo è veramente lodevole se si guarda sotto il principio di imparzialità perché fare un'indagine per perdere, i nostri complimenti. Tuttavia, al di là delle battute, da un punto di vista metodologico, l'assessore lo sa come lo sa il dottor Pellegrino e i consiglieri, il Comune di Genova è vincolato da un accordo sottoscritto con le associazioni dei consumatori che su questi temi avrebbe dovuto concordare,

condividere le metodologie, cosa che è avvenuta in linea di massima negli uffici del dottor Pellegrino fino a luglio 2013, poi c'è stato un blackout informativo che ci ha condotti ad apprendere a ottobre di questa strepitosa indagine conoscitiva dall'alto valore scientifico e dalle esatte determinazioni.

Comunque il problema autentico cui si trova di fronte oggi il Consiglio Comunale non è infilarsi nei numeri molto approssimati che ci sono stati illustrati e prego veramente l'Amministrazione Comunale di fare un'autocritica su come si propongono certi dati nella loro attendibilità scientifica, perché se così non fosse noi abbiamo anche esperti, alla mia sinistra c'è l'ex direttore del sistema statistico regionale, l'ingegner Audasso. Noi abbiamo chiesto un gran giurì su questi dati, di affidare queste cose agli uffici statistica del Comune e della Regione. Ci siamo interrogati su come mai precedenti collaborazioni con il dipartimento di ingegneria dei trasporti non siano state attivate. Quindi chiediamo veramente di stendere un velo pietoso o, se si persegue, allora andiamo fino alla guerra totale dei numeri che però ci appassiona poco perché di mezzo c'è l'integrato che scade il 30 aprile entro la quale data bisogna prendere una decisione altrimenti ci saranno conseguenze molto negative per i cittadini genovesi.

In queste condizioni, quello che noi vogliamo invece sottolineare al Consiglio, è la nostra proposta che facemmo nel 2013 e che rinnoviamo (ci dispiace solo che sia passato un anno invano) che era quella, peraltro in accordo con l'Amministrazione, che voleva studiare insieme alle aziende le possibili integrazioni orarie, modali e tariffarie dell'area metropolitana genovese perché purtroppo, come a molti consiglieri è noto, il regime di trasporto è svolto in questo momento nell'area metropolitana in regime di concorrenza e non d'integrazione. In particolare le punte più alte di concorrenza riguardano ATP e Trenitalia lungo la direttrice di levante dove si fa a gara tra autobus e treni a chi se ne ruba di più per poterli portare a Genova e nel ponente il sistema integrativo è ben lontano dall'essere soddisfacente.

Quindi per quanto ci riguarda, se si parte con la soluzione a breve, sia che sia la definizione di tre biglietti, oppure, come suggerisce anche l'amministratore di A.M.T., una riduzione dei chilometri percorsi, quindi dei treni in esercizio di Trenitalia, andiamo comunque a toccare pesantemente il trasporto locale. Quindi la proposta che facciamo è che si riprenda la logica di un sistema tariffario integrato a livello metropolitano e non solo perché la legge ormai sta facendo i suoi percorsi e l'area metropolitana è sicuramente allo studio prossimo venturo, ma per dare anche un senso e un minimo di programmazione.

Nel concreto questo significherebbe, per quanto ci riguarda, chiamare in gioco principalmente l'Amministrazione Comunale e l'Amministrazione Regionale che sono i titolari del contratto di servizio perché un'altra cosa che vogliamo sottolineare e che non condividiamo è questa guerra tra A.M.T. e

Trenitalia a chi ha il biglietto più lungo o chi fa il chilometro in più. Qui il problema è la programmazione, sono i titolari del contratto di servizio che devono esercitare un indirizzo, poi le aziende possono supportare un meccanismo tecnico.

Ci si dice che manca un milione di euro per raggiungere l'integrato. Ricordo che proprio a novembre è stato firmato un accordo di quattro milioni extra e che l'Amministrazione Comunale sta tirando fuori 34 milioni, rispetto ai 24 – 26 del 2010, per l'azienda. In questo quadro, dunque, diciamo che non tutti fanno proprio la stessa parte perché noi utenti abbiamo pagato ben due aumenti tariffari e rispetto a questi la curva dei ricavi è del tutto evidente: noi siamo scesi da circa 74 milioni lordi del 2011 a poco meno di 71 di adesso e quindi avresti voglia, a un flusso di ricavi e servizi dati, a pagare il milione che chiede Trenitalia e altre cose.

Quindi in questo quadro io dico: è veramente un compito immane, per chi dirige l'azienda, doverla dirigere con queste coordinate dove ha ancora ampie aree di produttività aziendale da recuperare come hanno dimostrato indagini prodotte su questo tema. Noi, come associazione consumatori, a questo punto chiediamo: cara Amministrazione Comunale, proponi all'Amministrazione Regionale un tavolo veloce sul biglietto integrato metropolitano dove i consumatori e gli utenti, i sindacati, le due amministrazioni e le due aziende entro il 30 giugno fanno la loro parte. Qualsiasi altra decisione è dettata dall'emergenza e dall'incapacità di programmare”.

SALVETTI – ADICONSUM

“Io intervengo anche con la delega del CLCU come rappresentanti di gruppi di associazioni, anche perché tutte le nove associazioni di Genova oggi sono rappresentate. Io mi limiterò all'aspetto sociale perché Truzzi ha già toccato gli aspetti tecnici ma anche il documento che voi avete del WWF è molto dettagliato e preciso, quindi rimando molto a questo documento.

Io voglio addentrarmi su un aspetto sociale importante. Siamo una società che si sta disgregando, basta vedere ieri quelli della Liga Veneta, in Sardegna non si possono abbattere le case, è un paese che sta scoppiando e che sta mandando l'integrazione a quel paese per cui vorrei capire se vogliamo mandare a quel paese anche l'integrazione modale trasportistica, specialmente in una città come la nostra che ha una morfologia che tutti noi conosciamo di estrema difficoltà dove, voi sapete, il tasso di utilizzo della mobilità pubblica è uno dei più alti in percentuale, proprio perché la morfologia della città costringe a questo in una situazione della città che vive una sua crisi economica ancora più alta rispetto ad altre città del nord e le famiglie sono toccate ancora di più sull'aspetto economico.

Dove emerge che il 40% del ponente utilizza l'integrato, si evidenzia la realtà per cui, specialmente a nord dell'autostrada, sono addensati i quartieri di edilizia residenziale pubblica dove ci sono le famiglie ancora più in difficoltà. Allora, vogliamo salvare l'integrazione, a parte gli aspetti che rimando alla documentazione che voi avete? Vogliamo salvaguardare uno scampolo di socialità o vogliamo scaricare sulle fasce che vivono nelle periferie i costi maggiori di avere un abbonamento magari a 500 euro o un biglietto magari a due euro e mezzo? Ce lo poniamo questo aspetto sociale? Se vogliamo mantenere una tela sociale, la mobilità urbana è fondamentale da questo punto di vista, quindi vorrebbe dire scaricare sulle famiglie che devono recarsi nel centro della città una maggiore difficoltà e tenete conto, per i quartieri di edilizia popolare, posti soprattutto a ponente, che cosa significa la trasportistica.

Quindi non andiamo a solleticare perché è stata solleticata la pancia. Se noi non abbiamo un quadro di socialità è ovvio che ognuno dice io pago la tariffa che consumo, ma qui non siamo di fronte a un consumo individuale, siamo a un discorso di progetto di mobilità pubblica generale e non possiamo scaricare su questo con un peggioramento dell'aspetto della mobilità urbana che significherebbe maggiore spostamento sui mezzi privati con quello che significa nella città di Genova e la difficoltà economica che comporterebbe per le famiglie.

Quindi l'aspetto sociale non va assolutamente dimenticato. Io mi sono sentito dire da molti: ma chi se ne frega della socialità, di chi sta a ponente e in periferia, io voglio pagare quello che consumo. Se questo viene ancora di più sollecitato, allora abbandoniamoci e viva il fatto che alla Maddalena non si possano abbattere le case e viva che la Liga Veneta voglia andare per i fatti suoi".

GALEAZZO – MOVIMENTO CONSUMATORI

“Concordo con gli interventi sia di Truzzi che di Salvetti. Volevo solo segnalare che a parte l'ipotesi non lontana di bacino unico regionale su cui bisogna ragionare, soprattutto nella discussione che si farà bisogna ragionare di città metropolitana nel senso che se adesso il perimetro su cui stiamo ragionando è la città di Genova, tra un certo periodo andrà da Moneglia fino ad Arenzano, quindi l'incremento di persone che utilizzano il treno per venire a Genova, sia a levante che a ponente, sarà esponenziale.

Poi segnalo anch'io, come Salvetti, che mi pare che ci siano dei quartieri, in particolare il ponente, che dal taglio dell'integrato avrebbero delle ricadute estremamente pesanti".

MUSSO E. (LISTA E. MUSSO)

“Comincio dalla relazione del professor Ivaldi che mi sembra, al contrario di quanto è stato detto all'interno di quest'aula e fuori, un lavoro importante per il quale va ringraziato chi l'ha fatto e anche la Giunta per averlo voluto. Questo lavoro si è però in qualche modo fermato a dei risultati che avrebbero potuto essere più completi e non certo per inadempienza tecnica di chi l'ha fatto. La sostanza di questo lavoro è quella di individuare una forcilla all'interno della quale dovrebbe cadere la famosa divisione dei pani e dei pesci fra A.M.T. e Trenitalia e questa forcilla, sulla base della relazione che Ivaldi ci ha fatto è da un minimo di 3 a un massimo di 19% di ricavi che dovrebbero andare a Trenitalia.

E' una forcilla purtroppo un po' ampia. Oggi ci siamo dentro a questa forcilla perché quei 7,5 fissi che A.M.T. riconosce a Trenitalia rappresentano una percentuale che sta più o meno al centro di questa forcilla, quindi quando Trenitalia dice che l'indagine fatta a spese del Comune dà ragione a Trenitalia e suggerirebbe delle ripartizioni diverse da quelle oggi in essere, Trenitalia dice una sciocchezza e mi assumo la responsabilità di quello che dico.

Ciò detto, questa forcilla un po' ampia andrebbe pesata, per arrivare al risultato preciso, con altri due elementi, il peso in chilometri della parte bus e della parte treni e il costo di ciascun chilometro fatto col bus o fatto col treno, avendo cura non di prendere i costi effettivi delle due aziende, altrimenti più uno è inefficiente e più guadagna titolo a prendersi una fetta dei ricavi, ma avendo cura di fare riferimento a dei costi standard che in letteratura esistono e sono normalmente considerati validi.

I chilometri molto opportunamente l'indagine li ha rilevati e di questo bisogna dare atto sia a chi l'ha fatta che a chi l'ha voluta perché farlo in una fase successiva avrebbe significato fare una doppia rilevazione. Rispetto a questo, semmai c'è il problema politico che sarebbe dovuto voler andare fino in fondo e forse non lo si è fatto proprio per compiacere Trenitalia. Probabilmente se si metteva questa ponderazione con i chilometri e i costi chilometrici si sarebbe dedotto che quei sette milioni sono troppi, o forse no, certo è - e qui mi riferisco a chi ha criticato in qualche modo i ricercatori o il Comune per aver pagato un'indagine che gli ha dato torto, a parte che non gli ha dato torto, ma un'indagine se è fatta con onestà intellettuale, deve produrre dei risultati che vengono accettati dalle parti e se chi la paga si ritrova ad avere torto, è intellettualmente corretto e onesto che lo riconosca. Non è così, ma se anche lo fosse, non si potrebbe certo fare una critica all'Amministrazione su questo punto.

Vengo ad alcune delle critiche principali che sono state fatte. Mi dispiace per l'amico Furio Truzzi perché su molte battaglie, in particolare su questo tema dell'A.M.T., ci siamo trovati quasi sempre d'accordissimo. Su

queste questioni tecniche non sono tanto d'accordo. Sul fatto del campione di Genova o non di Genova, risponderà in sede tecnica Ivaldi, ma è chiaro che noi non possiamo prendere un campione di cui non conosciamo l'universo e quindi non possiamo prendere un campione di gente non di Genova perché non sappiamo qual è il denominatore di questa cosa. Sul fatto che sia significativo oppure no risponderà Ivaldi, ma c'è addirittura una tripla stratificazione per classi di età, per condizione professionale e per zona della città. Io non sono uno statistico e non vorrei farmi bacchettare da Ivaldi perché professionalmente mi spiacerrebbe, ma in realtà fare un lavoro con tre criteri di stratificazione e stare dentro a un campione significativo non è una cosa da poco e il fatto che ci sia stata la parte CAWI è stato compensato e completato dalla parte a selezione del campione di tipo telefonico.

Faccio solo un'osservazione perché ho rischiato di trovarmi io in questa posizione, come qualcuno ricorderà: attenzione perché la politica è la politica e gli studiosi sono un'altra cosa, nel senso che dirsi con una qualche leggerezza, come ha fatto Trenitalia, che questi risultati sono sbagliati quando non è vero, è un'accusa grave che da politici ci si scambia con una certa leggerezza, tra professionisti lede la professionalità e l'onorabilità e quindi i professionisti potrebbero anche pensare di tutelarsela nelle sedi competenti. Quindi Trenitalia che dice "avete fatto un'indagine a vostre spese e ci date ragione", a parte che, come dicevo prima, se l'indagine gli desse ragione sarebbe giusto dargliela, ma comunque nel merito Trenitalia ha detto secondo me una grande sciocchezza.

Ci sono però delle questioni politiche, cioè perché non si può fare lo studio fino in fondo e invece di arrivare a una forcina 3 – 19, arrivare, pur con tutti gli errori degli studi di questo genere, a un risultato di stima che potrà ammettere uno o due punti percentuali di errore, ma che dà una visione più precisa di questa forcina? Ma allora lo si vuole davvero questo biglietto integrato? E' davvero un'operazione per salvare l'integrato perché giova molto ai cittadini oppure è un'operazione per poter dire "ci abbiamo provato ma proprio non è possibile"? Se fosse così io mi permetto di dire che in era di area metropolitana approvata ieri dal Parlamento, in era di agenzia unica e gara unica per ferro e gomma, approvata e contestata nelle sedi dell'autorità garante e della Corte dei Conti, ma che ha comunque indicato con la legge regionale una certa linea, partire come primo passo dicendo disintegriamo l'integrato mi sembra un errore.

Un'ultima osservazione tecnica circa l'osservazione che qualcuno ha fatto, cioè che la risposta di tutta l'indagine era già nel biglietto individuale che adesso esiste, non è così perché il biglietto individuale è solo quello singolo. Mi permetto di dire che se si fosse fatta la distinzione tra individuale e integrato anche per gli abbonamenti, come un nostro umile emendamento aveva proposto,

allora effettivamente potevamo risparmiarci l'indagine. Non è andata così e siamo dovuti ricorrere all'aiuto dei ricercatori”.

ANZALONE (G. MISTO)

“Innanzitutto voglio ringraziare l'Amministrazione per queste informazioni che ha commissionato, che attendevamo da tempo e che finalmente rispondono all'indirizzo del Consiglio Comunale che più volte aveva espresso la necessità di avere dati un po' più precisi. Dal sondaggio emerge che solo il 34,9% degli intervistati è favorevole al biglietto integrato e questo è un dato secondo me fondamentale. Di fatto oltre il 65% degli intervistati si esprime in modo differente. 34,90% è il dato di coloro che scelgono l'opzione “utilizzerai comunque la stessa combinazione”.

Questo che cosa significa? che intanto l'indagine è stata puntuale e fornisce una fotografia dell'insieme. Coloro che sono intervenuti prima hanno detto che il biglietto integrato deve essere assolutamente preservato per tutelare le fasce deboli. Questo sarebbe vero se ci fosse anche un servizio perché se uno dal CEP ha il biglietto integrato e non passa l'autobus, poi scende a Voltri e attende 30 – 40 minuti un treno che non arriva mai, il problema secondo me è nel servizio. Il biglietto integrato è importante, ma deve coniugarsi con un servizio che attualmente non c'è e che Trenitalia sta dicendo che vuole tagliare.

Allora l'Amministrazione, preso atto dell'indagine effettuata, quale indirizzo ha, cosa intendete fare? Noi più volte avevamo rappresentato che questi 7,5 milioni potevano essere recuperati e destinati veramente ai fruitori del doppio servizio perché ci sono anche coloro che prendono solamente il treno e che in questo momento stanno pagando di più perché se vedete gli abbonamenti solo rete viaria, in base al costo chilometrico costerebbero meno, ma noi stiamo facendo pagare di più coloro che utilizzano solo il treno e anche a queste persone dobbiamo dare delle risposte come a quelli che utilizzano solo l'autobus. Non è che tutti gli utenti utilizzino entrambi i mezzi, dobbiamo dare delle risposte alla totalità.

L'azienda sappiamo che attraversa da tempo delle difficoltà e la Regione, che dovrebbe essere l'organo deputato a sostenere il trasporto pubblico bene o male fa dei passi indietro. A me farebbe piacere capire, proprio in riferimento ai dati forniti oggi, qual è l'intendimento dell'Amministrazione anche perché siamo ad aprile e prima che si prendano delle decisioni definitive arriviamo a metà anno e quindi potrebbero esserci dei problemi anche in riferimento al bilancio previsionale che ancora oggi non è stato approvato”.

MUSCARÀ (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Io volevo fare una considerazione rispetto allo studio fatto dall’Università e condivido quanto affermato da Truzzi, cioè che questo studio risulta poco attendibile proprio perché non valuta l’utenza dell’intera Provincia, valuta solamente l’utenza del territorio genovese.

Per quanto riguarda le critiche portate da Trenitalia, credo che non contesti i dati usciti da questo studio ma contesti invece il metodo e nel suo comunicato dice: “Innanzitutto occorre evidenziare che l’indagine, nata come sondaggio online, si è trasformata in corso d’opera in interviste telefoniche rivolte esclusivamente a residenti del Comune di Genova. L’indagine pertanto, seppur attenta ed approfondita, non può ritenersi esaustiva”. Quindi ritengo che non ci sia un’offesa verso coloro che hanno fatto lo studio, ma si dice che c’è stato un errore nel metodo.

D’altronde i dati di questo studio confermano che quanto percepito oggi da Trenitalia non è sufficiente a coprire il servizio erogato. Nella slide in cui c’era il grafico relativo al modo di trasporto, vediamo che l’80,2% dell’utenza utilizza A.M.T., il 17% utilizza il biglietto integrato e il 2,8% si sposta su rotaia. Se andiamo a vedere quali sono stati nel 2012 gli introiti da tariffa A.M.T., vediamo che sono stati circa 58.888.000 euro, se poi sommiamo a questi 7,5 milioni che vengono dati a Trenitalia, arriviamo a 66.338.000 euro. Se poi andiamo a calcolare il 20% di questo importo, che sarebbe la somma del 17% più il 2,8%, arriviamo al 20% che tradotto in euro sarebbe circa 13 milioni e 200.000 euro. Da questo si deduce che i 7 milioni che attualmente diamo a Trenitalia sono esattamente la metà di quello che potenzialmente potrebbe essere l’importo dovuto.

Per arrivare a questo dato del 20% era anche sufficiente andare a vedere quanti biglietti da €1.50 vengono venduti in totalità da A.M.T., che sono pari all’80%. Ricordo che il biglietto da €1.50 è stato introdotto grazie ad un emendamento del Movimento 5 stelle e già da quello si poteva capire la percentuale di utenza che utilizzava il biglietto integrato senza altri studi.

Vorrei fare una considerazione sulla commissione di oggi dove c’è un assente importante, la Regione, perché è stato detto che è proprio la Regione che deve andare al tavolo di trattativa con Trenitalia, A.M.T. e il Comune di Genova. La Regione attualmente è stata solo in grado di tagliare dei treni. Ricordo il recente taglio che vale due milioni e mezzo effettuato sui treni metropolitani, specialmente in Val Polcevera. Nello stesso tempo la Regione si sente in grado di poter stanziare 5 milioni di euro per garantire i treni all’Expo di Milano 2015. Questi 5 milioni potrebbero benissimo essere utilizzati per la tariffazione integrata e questo la dice lunga sulla politica regionale per la tariffazione integrata.

Quindi ripasserei la palla in mano alla Regione che in qualche modo si deve assumere la responsabilità di trovare le risorse economiche necessarie per poter coprire la tariffazione integrata senza far pagare ai cittadini genovesi le proprie mancanze e i propri errori politici”.

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Una delle cose che mi sono saltate all’occhio è che normalmente quando uno studio viene presentato ha una data. Io non ho trovato in questo studio una data, il che mi ha lasciato un po’ perplesso sulla metodologia utilizzata perché mi viene presentato un documento di un’Università; ora io non so se questo sia l’estratto di un documento dove magari possiamo trovare anche le domande che sono state poste, per esempio la stampata del sito web che attualmente dice che lo studio, per la parte di rilevamento, è stato interrotto il 28.11.2013 e quindi mi chiedo anche, da quando il sito ha smesso di acquisire i dati, quando A.M.T. ha ricevuto lo studio dell’Università, non penso l’abbia ricevuto l’altro ieri, l’avrà ricevuto qualche mese fa e quindi mi chiedo come mai ne parliamo solo adesso a un mese dalla scadenza dell’integrato.

Chiedo anche se ci sono delle documentazioni delle interviste. Ad esempio non mi dispiacerebbe vedere il sito in funzione e come commissario poter vedere la metodologia che è stata usata per fare le domande, quale era l’interfaccia di questo sito, se era facilmente leggibile, se era utilizzabile per persone con problemi di visione, quindi se il sito era accessibile e facilmente consultabile.

L’altra domanda, che è già stata fatta, ma che è di fondamentale importanza, è come mai è stato scelto di intervistare solo le persone residenti nei quartieri di Genova quando è evidente che l’utilizzo del treno è fatto da persone all’interno dell’area metropolitana, però è molto più interessante per arrivare a Genova da parte di chi risiede nei comuni limitrofi. Ci siamo persi una grossa fetta di persone che utilizzano il treno per arrivare a Genova e poi magari fare un interscambio con l’autobus. Questo è un dato che falsifica il risultato di questo studio.

Il consigliere Musso ha parlato di distanze chilometriche che sarebbero state rilevate attraverso questo studio però io non le ho trovate e mi sembra un dato fondamentale perché io ad esempio quando prendo il treno lo prendo esclusivamente per lunghe percorrenze, abitando a levante, però magari ci sono persone che lo utilizzano per percorrenze più corte, quindi non avere questi dati a disposizione mi sembra fuorviante.

Sul discorso del biglietto solo bus, questa piccola conquista del Movimento 5 stelle, faccio presente che quando questo emendamento fu proposto e votato in Consiglio Comunale, l’intenzione del Movimento 5 stelle non era quella di produrre un biglietto solo bus, ma un sistema di tariffazione in

cui fosse prevista quella rosa di offerta solo bus, quindi anche il carnet, mentre la Giunta ha acquisito pedissequamente l'emendamento non proponendo eventualmente in un secondo momento l'idea di un carnet di biglietti solo autobus perché siccome lo scopo dichiarato era proprio quello di contare quanta gente usa l'integrato e quanta no, il fatto di non avere un carnet da €1.50 ha sicuramente falsato la situazione, motivo per cui anticipo già che nel prossimo Consiglio Comunale in cui si parlerà di A.M.T., proporremo un sistema diverso di vendita dei biglietti che dovrebbe permettere finalmente di avere il carnet solo bus per potere finalmente riuscire a capire, almeno tra le persone che usano il biglietto, quale è la situazione. Sicuramente sarebbe un conteggio estremamente preciso a questo punto.

Quindi le richieste che pongo sono di avere le domande esatte che sono state poste, la documentazione relativa alle interviste, quindi o delle registrazioni a campione, se sono state fatte, o delle stampe delle risposte date sul web per renderci conto di quanto sia stata efficace la domanda e interessante la risposta. Poi vorremmo sapere la data apposta dall'Università di Genova di consegna del documento alla Giunta e ad A.M.T.”.

BRUNO (FEDERAZIONE DELLA SINISTRA)

“Ho l'impressione che siamo come quelli che indicando la luna guardano il dito perché la questione tariffaria, a causa di una legge nazionale, copre solo un terzo del biglietto e quindi i problemi economici legati al trasporto pubblico sono molto limitati. Alcuni avevano già fatto una riflessione per cui, visto che almeno i due terzi gravano sulla fiscalità generale, se fosse stata eliminata la tariffazione riducendo i costi di alcuni punti percentuali, forse a questo punto non saremmo qui a discutere di queste cose.

Certamente negli ultimi vent'anni ci sono due o tre cose che hanno favorito la mobilità a Genova: la corsia di corso Europa, non ancora del tutto completata, la tariffazione integrata e in parte poi ridotta perché limitata a un fatto residuale, la navebus, cioè interventi che hanno permesso a persone di passare dall'uso del mezzo privato all'uso della mobilità collettiva.

In questo senso a me pare politicamente un delirio tutto questo ragionamento relativo ad intervenire per distruggere la tariffazione integrata, anche l'emendamento approvato dalla maggioranza del Consiglio Comunale che ha iniziato ad erodere il principio dell'integrazione tariffaria con l'introduzione di un biglietto solo per l'autobus.

Qui o si ragiona sul fatto che la mobilità è un problema complessivo per cui migliorando un punto si favoriscono anche gli altri, penalizzando un certo tipo di trasporto si favoriscono gli altri, oppure è evidente che continueremo a passare dai treni e dagli autobus alle moto e chi ritiene di poter risparmiare non accollandosi l'integrazione tariffaria treno – bus, si troverà il biglietto del solo

bus a 2,5 euro e gli abbonamenti lo stesso perché è evidente che l'effetto di eliminare l'integrazione sarà quello di favorire il mezzo privato e penalizzare sostanzialmente tutti.

Cosa diversa sarebbe se invece si ragionasse sul biglietto di quartiere, se si fosse ragionato sul fatto che uno per fare due fermate deve pagare un euro e mezzo. Allora si potrebbe ragionare su un biglietto di quartiere per questioni molto limitate.

Detto questo, io penso che il problema sia tutto politico e non mi nascondo dietro al fatto che l'attuale assessore regionale ai trasporti non aderisce, nella campagna delle elezioni europee, al movimento al quale più o meno aderisco anch'io, potrei dire in base a questo che io non c'entro, ma non è vero, c'entriamo tutti perché le politiche dello spacchettamento e quelle della concorrenza tra le varie aziende sono il contrario dell'integrazione. Se RFI fa delle azioni, mette dei binari che magari durano di più, ma causano a Trenitalia un'usura dei treni, a quel punto è il sistema che viene colpito. Se Trenitalia fa la guerra ad A.M.T. e viceversa, è tutto il sistema di mobilità che viene colpito, è proprio la mancanza di un'azione collettiva.

Allora la questione dei fondi, data la legge attuale, ci impone la tariffazione e non è che il Comune di Genova possa accollarsi tutto l'onere di un sistema, è evidente che la Regione deve essere il primo ente da coinvolgere e responsabilizzare, oltre al Governo. Tra parentesi con la prossima spending review Cottarelli dice che taglierà due miliardi per il trasporto pubblico locale e questo è un altro problema.

Quindi io penso che effettivamente sia da sviluppare questo tavolo politico, che le forze politiche si attivino nei confronti della Regione e del Governo perché arrivino i fondi necessari perché il sistema sia integrato e se possibile venga introdotto un titolo di viaggio per brevissimi percorsi e non si dia un ulteriore colpo alla mobilità perché se il 3% prenderà il motorino avremo una diminuzione di ricavi, sarà necessario aumentare ulteriormente le tariffe e ci sarà un circolo vizioso dal quale non usciremo più”.

RIXI (L.N.L.)

“Intanto, essendo anche consigliere regionale, volevo dire che questa Giunta regionale di danni sul trasporto pubblico ne sta facendo anche troppi, quindi forse si vergognano a venire in commissione in Comune. Detto questo, ci sono alcune cose che bisogna dire perché una cosa è il biglietto integrato inteso come costo del biglietto e su questo si può discutere, suddividere tra treno e autobus, abbiamo visto i dati e in parte si sapeva che il problema è legato anche all'utilizzo misto dei due tipi di mezzi, ma quello che manca, soprattutto in un'ottica di città metropolitana, sono, da parte di Trenitalia, i dati sui percorsi urbani. Trenitalia ormai è abituata da anni a dare per scontati gli incassi

sull'area genovese, quindi non ha fatto politiche di qualificazione dei mezzi perché intanto quei soldi arrivano, anche se mettessero un treno solo e il contratto di servizio della Regione da questo punto di vista è stato firmato male, portato avanti peggio e verrà rinnovato ancora peggio se non farà pressione il Comune di Genova per la modifica del contratto di servizio.

Quindi a monte ci sono degli atti politici che se non si vanno a modificare difficilmente si arriverà a una modifica del sistema di trasporto pubblico, soprattutto per quanto riguarda l'area metropolitana genovese. Detto questo ci sono due aspetti. Il primo è che ci troviamo in una situazione in cui la Regione Liguria, con la legge di cui abbiamo parlato l'altra volta con il senatore Musso, ha di fatto aperto la porta a Busitalia per prendere il trasporto pubblico in tutta la Regione Liguria esautorando di fatto la possibilità delle aziende locali di poter partecipare. Quindi oggi noi parliamo di biglietto integrato nell'ottica di creare una prospettiva al trasporto pubblico, ma le prospettive per il trasporto pubblico si creano a due – tre – dieci anni e noi siamo in una situazione in cui se non si risolvono questi problemi da qua a dicembre, l'anno prossimo non sappiamo se A.M.T. potrà continuare a gestire il trasporto pubblico a Genova o con che forma.

E' un problema che credo il Comune si debba porre perché se è vero che la Regione ha sbagliato in alcune cose e non si è mai confrontata con il Consiglio Comunale, è altrettanto vero che il Comune, quando è stato chiamato in commissione regionale sul trasporto non è mai arrivato e non ha mai detto quello che doveva dire sulla legge che veniva approvata perché è passata tramite il CAL, le cui osservazioni per buona parte non sono state recepite e il Sindaco si è ben guardato dal dire al Presidente della Regione che queste osservazioni rischiavano, se non recepite nella legge, di mettere in seria difficoltà il trasporto pubblico sull'area genovese.

Quindi semmai siamo in una situazione di concorso di colpa in cui alla fine nessuno è padre degli errori, ma tutti se li sono suddivisi. Io credo che oggi sia importante capire dove mettere i paletti, se sul biglietto integrato per dare la possibilità all'azienda di andare avanti e gestire in maniera efficace il trasporto pubblico su Genova, anche nell'ottica di migliorare il servizio dando agevolazioni a quelle persone che magari utilizzano solo uno dei due mezzi e lo utilizzano magari per un trasporto breve, quindi alcune osservazioni dei consiglieri che mi hanno preceduto sono assolutamente legittime, non si può pensare che uno paghi lo stesso per fare un trasporto pubblico integrato treno – gomma o per fare due fermate su un bus. Però ci sono due questioni di fondo che se il Consiglio Comunale non avrà la forza di portare avanti e di affrontare il problema anche nelle sedi regionali, sarà difficile risolverlo. Prima il Movimento 5 stelle diceva che ci penserà la Regione, ma a dare carta bianca alla Regione si è visto cosa è successo; se ci pensa la Regione, vuol dire che su Genova il trasporto pubblico verrà sacrificato a vantaggio delle altre province

perché se andate a vedere anche la composizione del Consiglio Comunale, la città di Genova è sottodimensionata anche come rappresentanza, nonostante rappresenti la metà della popolazione regionale, tant'è vero che in Regione sul trasporto pubblico si è perso più tempo a parlare del trenino di Ventimiglia che dei collegamenti per pendolari su Genova.

Quindi io ritengo sia opportuno chiudere la questione e in qualche modo trovare una soluzione sul biglietto integrato che non agevoli ancora una volta Trenitalia perché non si capisce, se diminuiscono i ricavi, come faccia Trenitalia a prendere sempre gli stessi soldi, quindi che i rischi vengano divisi tra le due società. In secondo luogo occorre fare una pressione forte con le associazioni, con le aziende e gli enti locali nei confronti della Regione, visto che grazie al cielo l'Authority ha impugnato la legge, quindi andrà modificata. Mi auguro che in queste modifiche il Consiglio Comunale e la Giunta siano propositivi per inserire nella legge che andremo a deliberare, mi auguro prima delle prossime elezioni altrimenti sarà un disastro, ci sia la possibilità di farlo, però è un lavoro che credo spetti in gran parte al Consiglio Comunale di Genova perché A.M.T. dipende da questo Consiglio Comunale e nel bene o nel male è l'azienda di trasporto pubblico più importante della Regione e se non siamo noi a battere i pugni sul tavolo non credo che né Spezia, né Imperia vengano dietro, sebbene oggi dobbiamo dire grazie alla provincia d'Imperia che se non fosse stata lei ad impugnare la legge, oggi parleremmo a babbo morto.

Quindi volevo far capire alla Giunta e al Consiglio Comunale che se si vuole portare a casa il risultato non basta parlare oggi del trasporto integrato perché potrebbe esser una pezza che si stacca tra sei mesi. Bisogna parlare di trasporto pubblico integrato, capire le prospettive e decidere una buona volta se vogliamo dare delle prospettive di riforma di questo servizio in ambito soprattutto metropolitano oppure se ci vogliamo adeguare all'idea di Burlando di dare al signor Moretti la gestione del trasporto pubblico in tutta la Regione Liguria”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Io confermo, come in altre situazioni, una difficoltà: non riesco a capire se siamo in un consesso in cui dobbiamo prendere delle decisioni politiche o se siamo alla sagra della statistica perché mi serve la statistica finché mi interessa per aiutarmi a prendere delle decisioni, ma nel momento in cui ci concentriamo solo su quella e non vengono portati argomenti politici, io mi trovo in difficoltà. Le mie difficoltà mi portano ad essere un po' in antitesi con il consigliere Bruno perché io non mi aspettavo una sinistra che dice “i servizi facciamoli pagare alla gente che usa i servizi”, io ero abituato che una volta la sinistra sosteneva la gente, non che siccome tu usi l'autobus ti faccio pagare di più perché gli altri

possano avere un servizio buono che è quello integrato. Io difendo l'integrato, ma non voglio che lo paghi chi vuole sostenere il trasporto pubblico, quella cosa lì credo che debbano pagarla lo Stato, la Regione, il Comune e quindi il nostro emendamento sul biglietto da 1.50 voleva sbugiardare questa intenzione e credo che ci sia riuscito.

E' lo Stato che deve investire perché deve avere come priorità i tempi di vita delle persone che in questo momento sono drammatici, deve avere la tutela rispetto allo stress, rispetto ai tumori, al contenimento dell'inquinamento, alla riduzione del traffico urbano. Questi devono essere gli obiettivi, però mi sembra che qua di quella roba lì non gliene fregghi niente a nessuno. Dire che l'integrato va bene o meno se c'è quella percentuale così o cosà, non è questo che dobbiamo decidere, noi dobbiamo avere delle informazioni e qua le abbiamo avute parzialmente, c'è stato uno studio, ne possiamo discutere, ci ha dato dei dati che Trenitalia ha letto in un certo modo e A.M.T. in un altro. E' proprio questo oggi il problema degli studi di questo tipo, che si fa un campione qualitativo, poi c'è chi dice che quel campione andava bene, chi dice che non è vero e non se ne esce. Dovremmo poter bussare alle porte di tutti e chiedere quello che farebbero, ma nel frattempo dobbiamo prendere delle decisioni politiche.

A.M.T. dice che quella roba lì vale circa il 10%, FS dice che vale circa il 20%. Dai dati della ricerca mi sembra che valga circa il 10%, comunque non ci allontaniamo tantissimo dalla cifra che oggi viene data ad FS, quindi l'obiettivo deve essere quello, non possiamo chiedere di farne le spese a chi oggi è già in una brutta situazione e prende gli autobus o l'integrato, dobbiamo trovare le risorse in altro modo perché questa è una scelta politica se noi vogliamo il bene della comunità e io ho quello come priorità. Poi ho anche la percezione che in questo momento ai rappresentanti che sono nelle istituzioni del bene della comunità importi relativamente.

E' chiaro che se la direzione di chi è nelle istituzioni in questo momento è di dire "siccome vivete troppo e prendete troppe pensioni, allunghiamo l'età per la pensione così speriamo che morite prima", che tipo di percorso mentale è questo per la tutela della gente? Visto che i vecchi si ammalano di più, nella prossima legge metteremo che i vecchi non devono essere curati, li eliminiamo così risparmiamo sulla sanità. Oppure diamo il Nobel a uno che ci dice che dobbiamo spendere di più in armi. Questa è la società che stiamo costruendo, quindi io dico: parliamo di politica. Il biglietto integrato per noi non va messo in discussione perché è quello che in attesa del mondo migliore a Genova, che sarebbero i posteggi ai margini della città, che riusciamo a fare il nodo ferroviario e produrre una mobilità pubblica soddisfacente, se togliamo l'unica cosa che siamo riusciti a fare in questa direzione, allora diciamoci subito che l'obiettivo è quello che vinca il più forte, Highlander, tiriamo fuori gli spadoni e poi cerchiamo di sopravvivere perché questo è il mondo che stiamo costruendo

e di solito lo costruisce chi ha in mano gli spadoni mentre la povera gente lo prende sempre in quel posto.

Su questo noi non ci stiamo, il nostro biglietto da un euro e cinquanta va in quella direzione e dobbiamo trovare quelle risorse, io credo che la Regione le debba mettere perché questo non serve solo a noi, serve ai comuni che ci sono attorno e io non posso andare a chiedere a uno che abita a Busalla di mettere lui dei soldi perché la gente non ce la fa più, noi dobbiamo garantire un mondo migliore a queste persone, non chiedere i soldi che non siamo capaci di destinare a cose utili per la comunità perché li sputtiamo in altra roba”.

FARELLO (P.D.)

“Io devo dire che sono un po’ colpito; so di essere diventato moralista, forse sarà l’età, visto che mi avvicino ai quarant’anni, ma certi termini in Consiglio Comunale sarebbe meglio non utilizzarli, sia da parte degli auditi che dei consiglieri, è una questione di educazione.

Io penso che una cosa molto giusta l’abbia detta il consigliere Bruno, io la dico ancora un po’ più chiara: quella che stiamo facendo oggi è una discussione molto importante, ma suona un po’ tanto come l’orchestra del Titanic, cioè noi abbiamo un transatlantico che affonda sempre di più su cui suoniamo musiche favolose, prima o poi il Titanic affonderà, anche l’orchestra, e quindi non ci dovremo preoccupare né dell’orchestra, né del transatlantico, però di questo oggi parliamo.

Mi stupisce – e qua sono d’accordo con Putti – che nessuno si preoccupa degli utenti, però io ho letto l’accordo di novembre: 11 punti, dopo le cinque giornate di Genova. Non ce n’è uno che riguardi gli utenti, che dica qual è l’impegno che si mette per continuare a dare un servizio decoroso a dei prezzi sostenibili. Abbiamo fatto le cinque giornate di Genova, siamo stati su tutti i giornali europei ed è scomparso l’unico vero portatore di interesse che era in discussione, ovvero il servizio.

Allora c’è un problema perché diciamo che sono centrali gli utenti, ma la politica tutta, compresi noi tutti, maggioranza e minoranza, in quelle cinque giornate ci siamo preoccupati di risolvere tutti i problemi tranne questo perché questo era un problema che non urlava. Quindi abbiamo firmato un accordo, però ricordo bene le discussioni che si facevano qua e ricordo gli ordini del giorno approvati all’unanimità con qualcuno di noi che tentava di dire cose diverse.

Poi noi viviamo in una società dove per fortuna molti professori universitari traslocano nelle cariche politiche, abbiamo avuto un Presidente del Consiglio, abbiamo un Sindaco, ma sono contrario ai consiglieri comunali che tentano di fare i professori universitari quando non lo sono. E’ stato fatto un lavoro, è stato commissionato, ci sono dei dati, io non ho titolo a contestare

questo lavoro, dico soltanto che sono d'accordissimo col consigliere Musso che quando uno commissiona uno studio prende atto dei risultati, se lo studio è fatto bene dà dei risultati oggettivi, non deve dare ragione a chi l'ha commissionato. Penso anch'io che non dia così torto ad A.M.T. e al Comune di Genova come è stato interpretato da alcuni, credo invece che sia molto peggio, perché anche questo è successo, che quando commissioniamo uno studio e ci dà torto non lo diciamo a nessuno. Invece è giusto, quando c'è uno studio, comunicarlo, dividerlo e commentarlo.

Io credo che l'utilizzo integrato del treno e dell'autobus in questa città per almeno tre quarti della città sia un sistema di trasporto fondamentale e se venisse colpito e disincentivato in qualche modo porterebbe dei risultati negativi per l'utenza e delle esternalità negative in più perché diminuirebbe la quota di accesso al trasporto pubblico e aumenterebbe quella al trasporto privato. Quindi l'integrazione va tutelata.

Perché l'integrazione scricchiola? Perché lo studio ci dice che l'integrazione serve, che serve una quota di persone in questa città che possono accedere al servizio integrato, ma il sistema sta in piedi sulla base di una scelta politica di due soggetti che sono sottoscrittori di due contratti di servizio con due aziende diverse che tra di loro non si parlano. Quindi delle te l'una: o unifichiamo il soggetto che fa i contratti di servizio, o unifichiamo la gestione dei due servizi in un unico soggetto industriale, o individuiamo un regolatore unico che mette insieme tutte queste cose.

Nel frattempo sarebbe utile che le due aziende facessero le aziende e si parlassero da aziende perché è loro interesse tutelare quell'utenza e tentare di aumentarla e su questo ce n'è per l'asino e per chi lo mena. Però qua non raccontiamoci la favola, lo dico prima di tutto a me stesso perché io non intendo più raccontarla e non me la racconto: noi pensiamo davvero che prima della fine di quest'anno ci sia l'agenzia regionale dei trasporti? Sbagliato. Pensiamo davvero che prima della fine di quest'anno ci sia una gara integrata unica ferro – gomma su un bacino unico regionale? Sbagliatissimo, è impossibile. Il consigliere Musso che ha fatto anche parte di un'Authority lo sa bene: è tecnicamente impossibile. Noi arriveremo alla fine di quest'anno, se non facciamo qualche cosa prima, con l'affidamento di A.M.T. in scadenza, ATP non ne parliamo e l'affidamento a Trenitalia scaduto che andrà in regime di proroga.

Allora ha ragione il consigliere Musso quando dice che in un contesto in cui si sta aprendo lo scenario regionale, abolire l'integrato sarebbe folle perché eliminiamo l'unica cosa che c'è già, ma il problema vero è che quello scenario lì è raccontato, ma non è delineato nella realtà, nel breve periodo non c'è quella cosa lì.

Allora io immagino le polemiche che avremmo avuto se avessimo speso un euro per fare una telefonata a un cittadino di fuori Genova e a proposito di

egoismi territoriali, noi stiamo dentro alla nostra Regione Liguria e diciamo che bisogna pensare agli utenti, non abbiamo intervistato quelli di Arenzano o di Ronco Scrivia che oggettivamente sono una componente importante del trasporto e vorrei dire che con lo schema favoloso, politicamente costruito su base rigorosamente di contrattazione politica, del riparto fondi della Regione sul trasporto pubblico locale, utenti che si servono di A.M.T. vengono attribuiti ad aziende che non li servono dal punto di vista del trasporto su gomma perché quello che sta ad Arenzano non usa ATP se prende l'integrato, usa A.M.T., ma il contributo va ad ATP.

Allora, se vogliamo fare davvero il ragionamento degli utenti, quando uno prende il treno a Pontedecimo (è il mio caso), è già pieno per metà e non sono saliti tutti a Busalla, una buona parte sono saliti a Novi Ligure o Arquata Scrivia perché il bacino di traffico genovese ha anche componenti extraregionali non indifferenti sulla componente ferroviaria. Poi abbiamo il politicamente estinto governatore Cota che ha deciso che è così interessato agli utenti che pagava a Trenitalia il contratto di servizio fino a Ovada, poi quelli che dovevano andare a Genova si arrangiassero e ci pensasse la Regione Liguria.

Quello che deve fare la Regione Liguria è prima di tutto mettere le aziende a parlarsi perché da questa situazione si può uscire anche con una politica commerciale e tariffaria concordata tra le due aziende che prescindano in parte dalla contrattazione politica perché secondo me si possono fare tante cose. Alcune le ho già dette, alcune le posso ripetere. Basterebbe, anche per evitare le spese degli studi, avere la bigliettazione elettronica che funziona, non ci sarebbe bisogno di fare nessuno studio perché tutti saprebbero esattamente quale mezzo ciascuno ha preso, per quanti centimetri l'ha preso e per quante fermate. Ma anche questo è un pacco che abbiamo preso da qualcun altro perché a proposito dei soldi che sono stati investiti dalla Regione sulla bigliettazione elettronica (in che modo lasciamo perdere, io non faccio il consigliere regionale), l'unica azienda in questa Regione che ha tentato in qualche modo di farlo è A.M.T. e quando dico unica azienda, questo comprende anche Trenitalia che vinse la gara per quel servizio perché allora era un'azienda del gruppo FS.

Quindi l'Amministrazione faccia due cose: metta le due aziende a lavorare perché secondo me sono aziende e possono fare qualcosa e glielo dico molto chiaramente, assessore, non posso dirlo che a lei, poi lei sa che da questo punto di vista in Consiglio troverà unanime consenso e so che sarà una cosa difficile: bisogna trovare un luogo di pattuizione e di regolazione diverso con l'ente Regione perché così com'è la cosa non sta assolutamente in piedi perché il problema non è litigio con Trenitalia se le do un milione in più o in meno, perché glielo dico come finisce: se noi diciamo che diamo due milioni di euro in meno a Trenitalia, la Regione li trova i due milioni per Trenitalia e li prende dal T.P.L. perché è la storia di questa Regione, perché la retribuzione chilometrica che viene assegnata al treno in questa Regione e quella che viene assegnata alla

gomma nell'area metropolitana, è disallineata con tutti i parametri di tutte le altre regioni del centro – nord Italia indipendentemente da chi siano governate, non c'è un problema di colore politico. I livelli di retribuzione sono, nel Piemonte di Cota e nell'Emilia Romagna di Errani, tutti a favore di un equilibrio migliore di quello che abbiamo qua e con un servizio decrescente peraltro da tutte e due le parti e anche questo non possiamo più permettercelo.

Quindi il tema non è semplice, io non vorrei essere nei vostri panni, ci sono stato e so quanto è difficile, però le aziende potete spingerle voi, ovviamente Trenitalia no, ma in qualche modo si può fare anche un ragionamento. Invece un livello diverso su come si regolano e anche come si finanziano, come si costruiscono le tariffe e le integrazioni di servizio tra Regione e area metropolitana, visto che l'area metropolitana adesso nasce davvero, credo che sia una cosa che abbiamo il dovere di chiedere, senza però raccontarci le favole che il 31 dicembre 2014 magicamente ci sono le gare per i bacini unici, le agenzie, ecc., perché queste cose non ci saranno e quindi bisogna cominciare a pensare ieri, non domani, a pensare cosa si fa perché queste cose non succedano”.

PIGNONE (LISTA MARCO DORIA)

“Tutto quello che ci siamo detti qui è tutto vero e proprio per questo è complesso perché poi delle decisioni dovremo prenderle. Però ci sono dei punti sui quali vorrei richiamare un po' di attenzione. Intanto il biglietto integrato non è il servizio integrato, è uno strumento. Quello cui noi dovremmo puntare invece politicamente è di dare importanza a un servizio integrato, quello che diceva anche Musso (o forse Truzzi) a proposito della concorrenza tra le varie aziende. Questo non porta al bene del servizio pubblico, non porta a efficientare il servizio e pertanto anche i dati che l'Università ci porta, che abbiamo una forchetta troppo ampia o meno, che si possa fare meglio è indiscusso, però io credo che un ragionamento su questo punto dobbiamo farlo, su quale è l'ente che deve governare un servizio pubblico e come molte regioni ci insegnano è l'ente Regione.

E' vero che fino ad oggi le inefficienze della Regione sono chiare, è vero che la Regione continua a pensare ad altro e i rappresentanti in Regione pensano sempre tra una campagna elettorale e l'altra senza entrare nel merito delle questioni, al punto che noi ci troviamo oggi senza una soluzione a distanza da quell'accordo che avrebbe dovuto portare ad un'agenzia regionale proprio per trovare le soluzioni per andare ad una gara di integrazione del servizio per creare un efficientamento per il bene collettivo.

A fronte di una Trenitalia che negli ultimi anni ha aumentato gli utili del 30% (mi sembra che si aggirino sui 200 milioni), stiamo dicendo qui che non ci sono dei costi standard, ci sono degli studi in Regione che non sono

ancora stati portati a termine e non abbiamo ancora capito qual è il costo standard per questa Regione e questo è inaccettabile. Allora i 7 milioni e mezzo, rispetto a che cosa? Ma questo vale anche per A.M.T., non nascondiamoci dietro a un dito, il costo a chilometro per A.M.T. mi sembra di ricordare che sia quasi il doppio rispetto al Comune di Milano ... INTERRUZIONE ... Ho esagerato? Diciamo che è comunque molto più alto rispetto a città che hanno servizi migliori dei nostri. Però a questo punto, quando mi si dice “le due aziende si parlino”, parliamo prima noi, parliamo di cosa vogliamo fare per mantenere un servizio pubblico.

Su come gestirlo e con quali modalità, in effetti non so perché qualunque accordo fatto finora è stato disatteso, anche accordi con i sindacati e con le istituzioni. Io temo, come dice anche il consigliere Farello, che si arrivi non alla disintegrazione del biglietto, ma alla disintegrazione del servizio e delle aziende prima di trovare delle soluzioni.

Cos'è che manca, anche a livello comunale? Delle politiche che privilegino il trasporto pubblico perché non voglio affrontare punto per punto le varie questioni che l'assessore conosce meglio di me e sa dove voglio arrivare, però continuare a immaginare che il servizio pubblico sia A.M.T. è un errore concettuale. Noi dobbiamo fare una serie di attività che non sono ancora state fatte nonostante ordini del giorno approvati all'unanimità. Dare il privilegio ai servizi pubblici, deve andare a danno dei servizi privati, del mezzo privato e questa è un'azione di coraggio che ancora non è stata fatta.

Quindi io i dati li approfondirei sulla questione dei costi, conoscere effettivamente il costo standard, andare a vedere il costo chilometrico di Trenitalia e di A.M.T. perché mi sembra di aver capito che chi usa il mezzo pubblico col biglietto integrato è circa il 20%, sarebbe una persona su cinque che non è comunque poco. Il servizio pubblico a Genova è comunque usato molto per cui è un bene collettivo e questa cosa dovremo andare a difenderla politicamente mantenendo un giusto equilibrio di bilancio”.

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

“Sono già state fatte molte considerazioni su questo studio; io avrei bisogno di alcuni chiarimenti. Il primo è perché l'ha pagato solo il Comune di Genova, se era un accordo tra due enti e due aziende; questo si inserisce probabilmente in un atteggiamento che ha il Comune di Genova nei confronti del trasporto pubblico che è quello di sostegno con le proprie forze indipendentemente dal contributo di altri. Se è vero che per tutti i motivi che ci diciamo sempre, il trasporto pubblico è fondamentale per l'emancipazione della nostra città, bisogna che ognuno si assuma le proprie responsabilità anche partendo dalle piccole cose. Se lo studio era condiviso, andava pagato da tutti.

A questo punto io vorrei sapere qual è la proporzione con cui la Regione concorre al trasporto pubblico nella nostra area cittadina rispetto alla Regione e se possiamo fare un paragone con quello che avviene in altre città delle regioni a noi vicine, tanto per avere un'idea di quello che è il contributo della Regione al mantenimento del trasporto pubblico perché la mia impressione è che con un bilancio arrivato non alla frutta, ma già al limoncello, noi abbiamo la velleità di mantenere un trasporto pubblico che abbia le condizioni di equità che sono garantite anche dal biglietto integrato.

Non lo ricorderemo qua, però lo studio ci dà alcuni suggerimenti in questo senso delineando quelli che sono i fruitori del biglietto integrato, cioè i lavoratori che sono i fidelizzati, gli abbonati, quelli che non solo hanno un vantaggio dall'usare con continuità tutti i giorni i servizi pubblici, ma danno alla città un vantaggio che è quello di togliere dalla strada dei mezzi privati e sono gli abitanti dei municipi più lontani del ponente e della Val Polcevera.

A questo punto è necessario fare un'analisi del costo perché è vero che non è ripartito ugualmente tra i vari municipi l'uso del biglietto integrato, però probabilmente chi lo usa per andare lontano solleva A.M.T. da costi di spostamento che sono più elevati per le lunghe percorrenze e senz'altro questo è un dato che va aggiunto. Il dato che però mi è saltato più all'occhio è quello relativo alla conversione al mezzo privato, cioè se non sbaglio, se non ci fosse più la tariffa integrata, l'8,5% userebbe solo il mezzo privato, il 7% userebbe il mezzo privato più il treno e il 4,4% userebbe il mezzo privato più il mezzo A.M.T.: fa il 20%, però non chiamiamoci mai più smart city perché la tendenza deve essere quella di guadagnare dei punti percentuali di conversione al mezzo pubblico, non di perdere anche mezzo punto in favore del mezzo privato perché innanzitutto i motorini si mettono sulle corsie gialle e questo inficia ulteriormente la velocità dei mezzi commerciali, inoltre bisogna pensare a dove posteggiarli questi mezzi privati e bisogna approntare i mezzi d'interscambio. Infine il trasporto su mezzo privato, specialmente su motorino, nei ragazzi è gravato da un'incidentalità mostruosa, gli incidenti stradali sono la prima causa di morte dei ragazzi sotto ai 25 anni e questo lo paghiamo col milione che risparmiamo dalla disintegrazione del trasporto.

Ricordo che uno studio del 2010 del ministero delle infrastrutture ha stabilito che l'esternalità di un morto sulla strada, senza contare il lutto ovviamente, costa allo Stato un milione di euro, quasi il doppio dell'invalidità permanente, per cui è vero che non sono soldi che paghiamo noi come Comune, ma che paga la collettività, però qualcuno ricordava il bene comune e questo va tenuto presente, anche se aumentiamo dell'1% i ragazzi che vanno a scuola in motorino, perché la nostra tendenza deve essere quella di non fargli più prendere il patentino a scuola, ma di fargli usare un altro mezzo e mettere in sicurezza le strade; finché aumentiamo il traffico privato sulle strade questo non lo raggiungeremo mai.

Quindi circa lo studio, che rispetto e per il quale ringrazio l'Università e il Comune, rimprovero la parte del secchione che facciamo sempre, cioè di fare uno studio che serve a tutti di cui però ci carichiamo l'onere. E' un atteggiamento che non è più sostenibile. Poi uno fa lo splendido solo se se lo può permettere, per cui il Comune di Genova deve politicamente assumere una posizione riguardo alla ripartizione dei fondi nei riguardi del trasporto pubblico.

Lo studio ha il merito enorme di ridimensionare quello che era venduto come il costo, sembrava che la tariffa integrata fosse un costo, mentre paga l'utenza del treno e il costo, se si fanno i conti, si riduce molti rispetto alla cifra totale per cui siamo ovviamente per il mantenimento della tariffa integrata e ovviamente questo non è sostenibile solo con le risorse del Comune”.

MUSSO E. (LISTA E. MUSSO)

“Io mi sono attenuto, nel mio intervento, strettamente al tema all'ordine del giorno perché se facciamo una commissione su A.M.T. evidentemente ci vuole una settimana, però su quanto diceva il consigliere Farello io gli do pienamente ragione, ma proprio per questo volevo fare una non piccola critica. Sono perfettamente d'accordo che sull'accordo siglato all'esito delle famose cinque giornate non ci sia un punto a favore degli utenti e non solo in quell'accordo, è molto tempo che non c'è un punto a favore degli utenti e noi da qui lo denunciemo con una certa forza.

Dove non sono assolutamente d'accordo, consigliere Farello, è quando lei, in una sorta di embrassons nous, ha detto “questo è colpa della maggioranza, dell'opposizione, del Sindaco, dei consiglieri, degli assessori”. No, consigliere Farello, sotto quell'accordo c'è la firma del Sindaco, non c'è la firma dell'opposizione e per essere precisi non c'è nemmeno la firma dei consiglieri di maggioranza, c'è la firma del Sindaco che si è assunto una responsabilità che forse, alla luce di quello che sta succedendo in Regione, non aveva neanche titolo ad assumersi. Questo è quanto”.

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Mi ero dimenticato una domanda: quanto è costato lo studio?”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Mi sembra che un passo avanti l'abbiamo fatto. Finalmente, dopo un anno di discussioni, abbiamo uno studio statistico che ci supporta ed è condiviso da tutti gli attori in campo, quindi l'auspicio che facevano sia l'associazione dei consumatori che alcuni consiglieri (soprattutto l'intervento del consigliere

Farello) è quello che bisogna trovare la mediazione, è un discorso commerciale, c'è poco di politica sul trovare un accordo tra le aziende.

Certamente il mandato che diamo noi è di conservare il biglietto integrato perché abbiamo visto dalla statistica che i cittadini più distanti, anche addirittura in Val Bisagno, usano l'integrato perché magari vanno a lavorare a ponente. E' interessante questa cosa perché sembrava che in Val Bisagno nessuno avesse il biglietto integrato ... INTERRUZIONE ... anche Villa contesta il lavoro dell'Università. E quindi andiamo a difendere col biglietto integrato le categorie di persone più distanti, che viaggiano di più e fanno l'abbonamento e non vanno ad incidere sul traffico.

Però in tutta questa discussione, che abbiamo ripetuto pari, pari come l'anno scorso, non vorrei che ci fosse poco impegno da parte della Regione e Farello l'ha sottolineato molto bene perché conosce molto bene i numeri di questa vicenda, ma c'è un altro problema, quello del bilancio del Comune e non vorrei che in questo sforzo per costruire il bilancio, dove le risorse per sostenere A.M.T. e il biglietto integrato sono tante da parte del Comune, volessimo scaricarle sui cittadini che usano il mezzo pubblico e ci dimenticassimo di un altro invitato che oggi non è stato citato, ma che è in campo ed ha anche un sacco di risorse disponibili, che è Genova Parcheggi. C'è poco da fare, Genova parcheggi incamera milioni di euro e sono frutto dei cittadini genovesi che vengono in città con l'auto privata e sono risorse che vanno messe su questi capitoli di spesa relativi alla mobilità.

Genova Parcheggi non è uno stato indipendente, è l'azienda che regola la mobilità privata a Genova ed ha milioni di euro che noi dobbiamo pretendere, come Consiglio Comunale, che vengano messi a servizio della città. Non è un feudo inattaccabile e gli spadoni che citava Putti li dobbiamo usare per espugnare quel feudo. Io non vorrei che per la difficoltà di fare il bilancio del Comune si andasse a scaricare questo sui cittadini che usano i mezzi pubblici".

VILLA (P.D.)

"Io sono uno di quelli che hanno sostenuto e votato la possibilità di avere un biglietto differenziato e dico ancora oggi che bisogna salvaguardare il biglietto integrato. I dati che ci sono stati esposti oggi ci confortano nell'aver finalmente dei dati un po' più precisi e nel formulare le ragioni per le quali entro certi limiti si possa capire se la cifra versata a Trenitalia è poca o tanta.

Credo inoltre che, contrariamente a quello che diceva Bruno, se un servizio lo si deve dare a tutti, bisogna che tutti possano avere lo stesso identico diritto di poterne usufruire, si deve dare lo stesso servizio a tutti, quindi a tipologia diversa di servizio si dà un biglietto diverso perché le periferie, ahimè, non ci sono soltanto al CEP, ci sono a Struppa, a Levante e da tutte le parti e

bisogna mettere i cittadini in condizione di decidere se usufruire di un tipo di biglietto o di un altro.

Quindi la ragione per cui siamo qui a discutere è quella di dire che dobbiamo trovare forme diverse di offerta ai cittadini per far sì che dove non c'è il treno, non c'è la nave, non c'è la metropolitana, si possano dare delle opportunità diverse, sempre a scendere nel prezzo del biglietto, mai a salire.

Sono d'accordo anch'io, come diceva il consigliere Musso, che la ricerca manca forse di un pezzo finale e chiedo anch'io ad A.M.T. quanti sono stati i biglietti venduti da 1.50 e da 1.60. Purtroppo non possiamo farlo sui carnet perché la nostra richiesta non era stata accolta. Chiedo anche che vengano verificate le condizioni sulla validità di questo studio come richiesto dalle associazioni dei consumatori relativamente alla tipologia di utente che è stato scelto per questo tipo di indagine, domanda che rivolgo al professor Ivaldi.

Termino dicendo che questa occasione che abbiamo avuto non deve essere soltanto quella di parlare di integrato, che è una goccia nel mare, come diceva il mio Capogruppo Farello. Dobbiamo capire che bisogna sedersi intorno a un tavolo e parlare tutti insieme— e lo dico come consigliere di maggioranza relativamente ad amministrazioni che sono quasi tutte dello stesso colore politico – altrimenti non ne usciremo vivi perché anch'io credo che non saremo assolutamente in tempo né per fare l'agenzia unica, né per arrivare alla scadenza del contratto preparati per poter dire qualcosa.

Quindi torno a dire che questa occasione è stata importante, credo che però dovremmo continuare a parlarne. Torno a dire che il servizio lo si deve dare a tutti nella stessa identica misura. Quindi, come ha detto Pignone, dico: ma di cosa parliamo? Di che servizio parliamo? Se noi diamo un biglietto integrato a tutti i cittadini del Comune e della Provincia di Genova tutti devono pagare lo stesso tipo di biglietto, oppure pagano meno.

Quindi non siamo qui a dire che con i dati che abbiamo in mano non ci sono più le condizioni, o ci saranno ancora di più, per fare il biglietto integrato, il biglietto integrato sarà nostra battaglia, di maggioranza e minoranza, difenderlo nei confronti della Regione che deve tirare fuori i soldi per poter sostenere questo tipo di biglietto integrato per coloro che lo usano e un biglietto a costo inferiore per coloro che non possono usarlo. Io non parlo neanche di 1.60 e 1.50, parlo di qualcosa di meno, di ritornare a quanto si pagava prima dei due aumenti di tariffa che Truzzi ricordava.

Io credo che oggi si debba dire con chiarezza, politicamente, cosa ne pensiamo del biglietto integrato, ma anche di quello che potrà essere il futuro immediato e quello che vorremmo fare”.

LAURO (P.D.L.)

“Ieri sera ho visto un film che mi ha ricordato quello che succederà forse a Genova: saltavano tutti i sistemi, non c’erano più nemmeno gli attraversamenti pedonali e tutto andava in tilt. E’ quello che succederà a Genova perché prima di tutto non c’è dialogo, lo vediamo anche qua dove, a parte Trenitalia che è una chimera, manca la Regione e io la invito veramente ad avere un’assemblea politica con la Regione. Per carità l’assessore Dagnino ha le responsabilità che ha, Ravera ne ha tantissime anche lui, però io ritengo che noi dobbiamo parlare insieme, non con l’assessore Dagnino che a sua volta parla con Vesco. Qui sta esplodendo il trasporto pubblico locale, non sapremo come andare a casa.

I soldi sono quelli che sono. Villa dice qualcosa che ci piacerebbe a tutti: abbassiamo il biglietto, però caro Villa, il Presidente Renzi ha messo Cottarelli il quale dice che darà ancora meno soldi alle regioni, quindi come facciamo a dire queste cose, lo facciamo perché siamo in campagna elettorale? Cerchiamo di essere concreti, fare qualcosa subito, che per me vuol dire parlare con Vesco perché con tutto il rispetto per il professore che è venuto a illuminarci sullo studio del dipartimento e che ringrazio, stesso dipartimento – immagino – del professor Musso, stesso dipartimento del professor Doria, un dipartimento dove i massimi luminari di Genova possono dire la loro, ma il nostro ufficio statistiche cosa dice? Io vorrei avere qualcuno dell’ufficio statistiche perché come negli uffici e nelle stesse categorie “cane non mangia cane”, anche in certi luoghi “cane non mangia cane”, quindi l’unico modo per vedere se una cosa vale o non vale è metterle una sopra l’altra e io lo pretendo questo, voglio avere un controllo incrociato dei dati, altrimenti andiamo tutti a piedi molto presto.

Ho saputo adesso che l’illustrissimo assessore Vesco incontra le categorie oggi. Ma perché, non poteva venire qua? Deve andare oggi senza i microfoni, con un tè e i pasticcini? Io pretendo l’incontro politico, lo pretendo e scusami Farello, hai ragione tu a dare la colpa alla Regione, però qui c’è un sistema che sta facendo acqua perché l’assessore Dagnino ha intenzione di chiudere le funicolari alle nove di sera, inizia a toglierle la domenica, ma non è che per vivere dobbiamo togliere il trasporto dei nostri cittadini.

Ho sentito la consigliera Nicoletta e la Lista Doria in generale che non sono contenti di questa politica, eppure è la loro politica perché sono loro che hanno la maggioranza! Farello dice “non abbiamo fatto nulla, abbiamo praticamente per due anni messo la polvere sotto il tappeto”, questo è il concetto. Ma qui sono vent’anni che non facciamo nulla, sono vent’anni che, come ha detto Rixi, continuiamo a mettere delle pezze, non facciamo nessun investimento e che cosa vogliamo? Vogliamo un biglietto integrato con Trenitalia alla quale non gliene frega niente, non ci dà niente perché nessuno a

tavolino chiede perché tanto sappiamo che Trenitalia sta investendo in Germania? Trenitalia, non so se lo sa, assessore, investe in Germania e tiene le radici in Italia soltanto per avere l'egemonia, per non far arrivare nessun altro a fare concorrenza.

Allora, che cosa manca? La politica è trovare un punto di accordo per il bene comune e in questo caso il bene comune è il trasporto pubblico della città di Genova. In Regione hanno parlato per mesi dell'agenzia regionale e alla fine non si sono messi d'accordo. A.M.T. sta esplodendo ed è inaccettabile che i cittadini non possano più girare la domenica perché le funicolari sono l'inizio, poi toglieranno le linee, senza però mettere mano dentro ad A.M.T. e senza dire sistematicamente che A.M.T. sta fallendo e stiamo cercando, tramite BusItalia, di risolvere la questione.

Ma ditele le cose perché noi giriamo per il palazzo e incontriamo le persone che vanno dal Sindaco: consulenti di Busitalia. Ma perché non dirlo alla città? Allora, che disegno c'è? In tanti interventi io non ho capito il disegno, non ho capito che fine facciamo e l'unica cosa che mi terrorizza è che io ancora posso andare in motorino, posso andare in macchina e accompagnare qualcuno, ma chi non ha il motorino, non ha la macchina e abita nelle delegazioni, come fa ad andare a lavorare? E questo succederà a luglio, signori, perché dubito che con qualcuno si riesca a parlare”.

BARONI (G. MISTO)

“Io ho sentito tutti gli interventi e non posso non essere d'accordo con la stragrande maggioranza, però faccio alcune domande, viste certe roboanti affermazioni tipo “le cinque giornate di Genova”. Parlare di biglietto integrato e di 10 centesimi di differenza, va bene, però con i numeri che esprime questa azienda e la dimensione di questa città in rapporto all'azienda che serve 300.000 cittadini ed ha 750 mezzi con dei costi molto importanti e svolge un servizio fondamentale per la cittadinanza, credo che il buon senso sia quello di dire: parliamo pure del biglietto integrato, però visto che ieri parlavamo delle farmacie e il collega Chessa ha fatto un intervento dicendo tra le righe che è un modo per far vedere come l'Amministrazione si sta ponendo sulle partecipate, allora bisognerà che lo dimostriamo non solo sulle farmacie, ma in modo più serio.

A novembre siamo stati praticamente occupati, sono state giornate difficilissime, tutta la città ne ha parlato. Io pensavo però che dopo gli accordi presi in quei giorni ci sarebbe stata via, via un'informativa per capire se quegli accordi sono stati rispettati, se quei piani industriali sono stati realizzati e se è stato possibile, all'interno dell'azienda, realizzarli perché io ho come l'impressione che all'interno dell'azienda non comandi l'azionista, l'azionista è

in scacco totale delle rappresentanze anche sindacali all'interno dell'azienda e l'abbiamo visto anche in quest'aula.

E' inutile che continuiamo a ragionare di come curare un tumore, se è meglio l'Aspirina o la Tachipirina. Ogni giorno leggiamo sui giornali "Rischio crack A.M.T.", basta che salti per un'ora un accordo che il rischio è il crack. Ma sappiamo che una città come Genova non può permettersi di mettere a repentaglio un servizio come quello del trasporto pubblico.

Noi siamo qui a difendere gli interessi dei cittadini, ma anche per ragionare con serietà e responsabilità, perché un pochettino ne abbiamo al di là di quello che continua a proclamare il Sindaco su tutti i telegiornali e perché non riusciamo a vedere, a sei mesi dall'accordo, se il Sindaco ha trovato i 4 milioni cui si era impegnato. Non abbiamo visto il bilancio consuntivo 2013; non abbiamo ancora visto né dei piani industriali, né tanto meno il bilancio preventivo 2014. Il Sindaco ha firmato questo impegno, ma ce li mette lui i soldi? Ha promesso che avrebbe racimolato 4 milioni e noi siamo qui a parlare di una cosa che rispetto al volume di cifre di cui stiamo parlando, è una cosa non dico irrisoria, ma dal punto di vista strettamente bilancistico è totalmente marginale.

Se noi difendiamo il biglietto integrato perché ci facciamo paladini della cittadinanza, mi interessa relativamente; a me interessa che A.M.T. ci sia, che diventi un'azienda, come ha detto Farello, che ragioni da azienda, non sotto ricatto continuo di tutti e l'azionista di questa azienda deve ragionare come azienda, altrimenti prima o poi dai titoli sui giornali passeremo ai fatti perché quando i 4 milioni non li avremo, ci troveremo nuovamente a fare i conti con le persone perché sono a rischio i posti di lavoro, i bilanci e il patrimonio. Poi arriva il Sindaco e ci dice che se facciamo i cattivi deve portare i libri in Tribunale, per cui noi le abbiamo già sentite queste cose da due anni che siamo qua.

Quest'aula ha dato mandato di fare delle cose e mi sembra di vedere che tutti, l'azionista in particolare, per tenere i piedi in quattro scarpe non decidano né da una parte, né dall'altra, però una pubblica amministrazione ha una sola responsabilità: amministrare, non fare delle prediche e quando le società hanno questi volumi che rischiano di mettere a repentaglio l'intero bilancio consolidato del Comune, il Sindaco e gli assessori hanno il dovere non di venire a fare dei discorsi o essere continuamente in televisione, ma di operare perché i bilanci delle aziende devono andare in pareggio.

Fra qualche giorno ci troveremo a discutere il bilancio preventivo, stiamo andando avanti in dodicesimi perché non abbiamo ancora niente, da novembre ad oggi non abbiamo visto un numero dall'azienda perché probabilmente non è in grado di darcelo e io chiedo solo una cosa all'assessore Dagnino e al Presidente: è possibile, al di là del biglietto integrato, fare una commissione in cui dire bene, per farli conoscere a tutti, i numeri che questa

azienda sta esprimendo? I tentativi che da giugno dell'anno scorso sono stati fatti, cosa è successo, stiamo migliorando? Stiamo riducendo i costi? Stiamo rattoppando i nostri autobus? Stiamo facendo dei sacrifici tutti? Le cose stanno andando tendenzialmente meglio o siamo come prima? Premesso che io rivendico la mia idea di andare in macchina o in moto, mi spiace, ma gli incidenti non avvengono per il problema del biglietto integrato come diceva la Nicolella, non è certamente colpa delle strisce gialle o degli autobus, altrimenti mettiamo in un unico calderone i milioni della sanità e torniamo al biroccio trainato dai cavalli”.

CAMPORA (P.D.L.)

“Sul biglietto integrato si è tutti d'accordo, però credo che la vera questione l'abbia posta anche il consigliere Baroni, cioè che in questi due anni non si è mai avuto il coraggio di prendere delle decisioni forti per cui alla fine A.M.T. con la sua dirigenza non può che seguire le indicazioni che riceve dal socio di maggioranza, però su A.M.T., come su altre questioni, si evidenzia l'incongruenza della maggioranza che governa questa città dove ci sono persone rispettabilissime, come Bruno, la consigliera Nicolella ed altri, che hanno una visione di trasporto pubblico che sia pubblico e ce ne sono altre che invece hanno una visione di trasporto pubblico, ma gestito anche dai privati o con la loro partecipazione.

Io credo che questo sia uno scenario che dobbiamo tenere in considerazione, soprattutto chi come me milita nel centro destra, in partiti che hanno sempre sostenuto le privatizzazioni, non selvagge, in partiti che sanno bene che la creazione delle società partecipate ha procurato per questo paese grandi danni e ha determinato una politica clientelare che ha interessato tutte le grandi città gestite dal centro destra o dal centro sinistra, però dobbiamo parlare dell'ingresso dei privati di cui da mesi e mesi non si parla, teniamo questa questione sospesa, ma possiamo farlo per un po' di mesi, poi torna e quando tornerà bisogna capire se il Sindaco e la sua maggioranza riusciranno a trovare una sintesi o se continueremo a buttare la palla in avanti fino a quando arriveremo al disastro perché alla fine è una scelta politica che ovviamente gli organi di A.M.T. dovranno poi eseguire, però credo che questo sia un banco di prova per comprendere se questa maggioranza esiste, se si vuole prendere delle responsabilità e se ha una politica per il trasporto pubblico, ma se ha una politica in generale perché l'impressione è che su ogni questione non si vogliano prendere delle decisioni.

Penso che in una prossima commissione dovremo affrontare nuovamente il tema dell'ingresso dei privati che probabilmente altre volte è stato affrontato da noi consiglieri in maniera demagogica e populista, questo bisogna ammetterlo, magari anche da parte di soggetti che sono sempre stati

schierati politicamente per le privatizzazioni dei servizi pubblici garantendo dei buoni livelli di servizio.

Ma visto che parrebbe che comunque A.M.T. non sia in grado di proseguire la sua attività mantenendo livelli di servizio sufficienti o comunque sia si tratta di un'azienda a grande rischio, vorrei capire se il Sindaco Doria che rappresenta questa maggioranza ha un'idea chiara; forse ce l'ha ma ha paura a dirla perché probabilmente contrasta con le idee che ha il maggior partito in tema di ingresso dei privati. Però questo è il tema che dobbiamo affrontare sul trasporto pubblico, come su altre aziende che vanno bene come A.M.I.U. perché se non cambiamo mentalità e non prevediamo anche la possibilità di coinvolgere i privati nella gestione del pubblico, secondo me andremo in una direzione che non ci porterà da nessuna parte”.

GIOIA (U.D.C.)

“Quello che registro e voglio denunciare, assessore, è la grave irresponsabilità di una istituzione importante come la Regione. Voglio stigmatizzare la mancanza, in una discussione così importante, di uno degli attori importanti su questa problematica. Mi sembra che in questo periodo i consiglieri regionali stiano perdendo tempo più a discutere di che legge dare alla fine del mandato piuttosto che ad affrontare un problema serio. Il problema di questa città è il 31 dicembre 2014, lei lo sa benissimo, perché se non avremo avuto la responsabilità di avere delle iniziative sul trasporto pubblico, ci troveremo ad affrontare una situazione per la quale non basteranno le cinque giornate, ce ne vorranno di più.

Quindi cosa fa la Regione? Vara una riforma del trasporto, che prevedeva di affidare tutto ad un unico operatore, ma la Corte dei Conti e l'autorità garante mettono fortemente in dubbio l'esito di questa legge regionale, sia per l'aspetto concorrenziale, ma soprattutto per quello della legittimità in quanto la proroga dell'affidamento del servizio cozzerebbe con la normativa europea.

La Corte dei Conti dà anche una via d'uscita rispetto a quello che potrebbe essere il problema, cioè al 31.12.2014, se non troveremo una soluzione, l'unica possibilità che ha il Comune è quella di riprendere in house il servizio ... INTERRUZIONE ... sarà difficile allora prevedere scenari diversi perché la legge europea lo prevede e quindi la situazione sarà da valutare.

Ma rispetto a questo problema, lo scenario sul biglietto integrato, per il quale penso non vi siano dubbi sulla forte socialità che lo caratterizza, viene meno rispetto a quello che stiamo affrontando. Leggevo i dati che ci sono stati forniti e devo dire che sull'attendibilità o meno rispetto lo studio di chi ha certamente più competenze rispetto al sottoscritto. Da questi dati non si evidenzia quello che forse aveva commissionato il Consiglio Comunale più

volte, cioè noi volevamo una risposta precisa sulla quantificazione, non tanto per i sette milioni e mezzo perché non penso che solo questo sia il problema. Prima ho sentito dire che la Giunta ha difeso il biglietto integrato, poi col passare del tempo, anche dietro sollecitazione da parte di tanti per vedere se quei sette milioni e mezzo sono giustificati, mi sembra che anche la Giunta abbia messo un po' in discussione, altrimenti non vedo perché il Comune, di sua iniziativa, abbia commissionato questo studio.

Quello che vorrei sottolineare è che la stratificazione sulla quale si basa questo studio, di tre campioni ne evidenzia in particolar modo due: quello dei giovani e quello degli anziani, le due categorie che in questa città, rispetto a tutte le altre, pagano il biglietto più alto. Allora mi farebbe piacere capire quale posizione assumerà l'Amministrazione rispetto al problema del 31 dicembre, quando ci troveremo alla scadenza dell'affidamento”.

LAURO (P.D.L.)

“Assessore Dagnino, lei gentilmente, in maniera informale, mi ha confermato l'intenzione di A.M.T. di sospendere le corse dalle nove in poi per le funicolari, che sempre un trasporto integrato sono e la domenica per Montegalletto e Sant'Anna. Siccome è una cosa molto grave, noi stiamo raccogliendo migliaia di firme in tutti i negozi che sono tutti allertati e devo dire che i cittadini tengono molto a questo servizio indispensabile e purtroppo vengono a trovarli persone che lavorano in A.M.T. dicendo di non raccoglierle perché tanto è tutto inutile, è superato, non chiudono niente.

Allora, che intenzioni ha A.M.T. su funicolari, orari domenicali e orari serali? Comunque le raccolte di firme stanno avanzando a macchia d'olio”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Colleghi, il tempo di questa commissione sarebbe già trascorso rispetto alla programmazione che normalmente ci diamo. La mia opinione è che molti aspetti che sono stati trattati attengono comunque all'aspetto importantissimo del servizio di trasporto pubblico più complessivo e quindi ci aggiorneremo ad un'altra commissione che realisticamente però va a maggio. Chiederei di dare le riposte e a questo punto la mia scelta sarebbe di darle soprattutto sulle questioni della tariffazione integrata. Magari potete provare a dare delle risposte e fornire eventualmente dell'ulteriore materiale e poi ci aggiorneremo. A voi non sono state fatte domande particolari, chiederei di rimandare un vostro intervento a successiva commissione”.

ASSESSORE DAGNINO

“Io vorrei solo, in questa replica, dire due cose generali perché le risposte in specifico sono molte e articolate, non vorrei che le comprimessi oltre il dovuto e non è giusto. Mi scuso con il consigliere Gioia perché l’ho interrotto prima. E’ evidente che questa commissione, come spesso succede, è diventata la commissione che approfondiva non solo il biglietto integrato, ma anche la commissione sulla situazione di A.M.T. e sulle politiche regionali, ci sono tre livelli.

Rispetto al discorso delle politiche regionali, mi associo anch’io, Presidente, alla richieste che le viene dai consiglieri. Credo che sia urgente una convocazione dell’assessore regionale. Ovviamente io continuerò, anche quando ci sarà lui, a sostenere la mia posizione che vi ho illustrato anche rispetto alla legge, però è anche un po' frustrante da parte mia e non è giusto nel senso che la discussione deve essere fatta col soggetto titolare della competenza che non è neanche materia concorrente, perciò lo chiedo proprio in maniera specifica.

Sulle altre tematiche, consigliere Baroni e consigliere Campora, io ve l’ho già detto: sono disponibile in qualsiasi momento a venire in commissione, però me lo dovete chiedere, nel senso che sono i presidenti delle commissioni che le convocano. Naturalmente cerchiamo di definirla la commissione con un ordine del giorno preciso. L’aggiornamento su quello che abbiamo fatto da novembre a oggi? Facciamolo, ci sono delle novità: c’è l’accordo interno dell’azienda, c’è il rapporto con la Regione rispetto all’acquisto degli autobus, non è che siamo stati fermi, è che se nella discussione vanno a cadere tutti questi argomenti, mi diventa difficile.

Vorrei toccare soltanto questo tema cui hanno già risposto in parte il consigliere Musso e il consigliere Farello rispetto a mettere in discussione dei risultati di uno studio scientifico. Ci tengo, anche perché nella mia prima vita professionale ho fatto anch’io attività scientifica. Noi abbiamo scelto di dare a un soggetto terzo questa indagine proprio perché a priori doveva essere una scelta condivisa dai quattro soggetti e perciò anche quando Trenitalia sostiene che sono cambiate le metodologie, le metodologie le ha condivise Trenitalia come tutti gli altri soggetti, perciò era essenziale per noi avere un soggetto terzo che poteva forse essere una società privata, ma mi prendo io la responsabilità: ho scelto io l’Università in quanto credo che nell’Università della nostra città ci siano delle competenze che bisogna utilizzare e anche la spesa (27.000 euro) ho scelto io di sostenerla, stanti le poche disponibilità comunali, perché per noi era essenziale avere una base scientifica perché eravamo noi nell’angolo rispetto all’accordo siglato nel 2010 con le distorsioni che sapete, perciò avevamo noi interesse che fosse fatto.

Perciò io ho paura di un paese dove tutti sono allenatori della nazionale, dove tutti sono esperti di tutto. La ricerca è siglata da delle persone che fanno

quel mestiere, perciò a me questo basta. Poi è evidente che l'approfondimento, il discorso sui chilometri non si è potuto portare a completamento per ragioni di tempo, ma lo si farà e anche uno studio che noi abbiamo messo a disposizione del contesto generale regionale. Se ci sarà l'agenzia, se ci sarà un'impostazione pianificatoria e programmatoria generale, questo studio servirà una volta completato e lo completeremo, perciò è un lavoro anche per il futuro.

Io credo che non si debba mettere in discussione l'attendibilità di un lavoro del genere e a questo ci tengo perché altrimenti non abbiamo più dei punti di riferimento. Poi è un ragionamento di professionisti che mettono la loro firma sotto un lavoro scientifico e questo basta, a me tutti gli altri discorsi sembrano veramente pericolosi perché io non mi permetto mai di mettere in discussione dati scientifici che fanno riferimento a un lavoro che non è il mio ...
INTERRUZIONE ... No, io non rispondo a lei con questo, consigliere Gioia.

Sul tema dell'integrato più specifico dovrei fare un altro intervento, però a questo punto chiedo come ci organizziamo”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Direi che potremmo far parlare il dotto Pellegrino e il dottor Ivaldi per consentirgli di rispondere”.

IVALDI – UNIVERSITÀ DI GENOVA

“Innanzitutto due flash che ho colto. Al consigliere Anzalone volevo dire che la famosa slide che abbiamo visto non riguarda un sondaggio favorevole o contrario all'integrato, era una domanda fatta a chi usa la tariffa integrata: se non ci fosse la tariffa come ti saresti comportato? La seconda osservazione è che il dato relativo all'integrato non è oggetto di una forchetta, è un dato che dice che il 17% degli utenti che utilizzano il servizio pubblico fa uso della combinazione treno – bus. La forchetta non è una forchetta, ma è un diverso utilizzo che ne viene fatto nei diversi municipi, però questo è un dato di sintesi e non è molto approssimato come ho sentito dire, è un dato assolutamente puntuale.

Vengo alle osservazioni fatte da Truzzi. Io sono un attimo in difficoltà, nel senso che di solito sono abituato a controbattere a osservazioni che mi vengono fatte da un punto di vista scientifico, cioè la critica secondo me deve essere una critica costruttiva e non una critica fine a se stessa finalizzata a quanto si vuole sostenere a vantaggio delle proprie tesi. Io sono abituato a vedere un lavoro, leggerlo e trarne delle considerazioni. In questo caso rimango un po' perplesso perché ovviamente noi ci siamo trovati di fronte a una scelta su come fare a individuare quello che poi si è rivelato essere il 17%. Lo si poteva fare partendo dai biglietti venduti, prima scelta lecita, qualcuno l'ha proposto,

ma c'è il carnet di biglietti che costa come il biglietto solo A.M.T., però permette di utilizzare l'integrato e questo rende praticamente impossibile lavorare sui biglietti venduti. Sarebbe stato molto più semplice che mettere in piedi un sistema di questo tipo.

Altra cosa che volevo far notare.: ho detto all'inizio che questo sistema di ricerca, cioè andare ad utilizzare la metodologia di indagine telefonica e CAWI era un metodo che permetteva di bilanciare le criticità dei due sistemi e di essere in qualche modo imparziali nell'indagine. Volevo dire che se noi facessimo un'indagine rivolta alla popolazione, è chiaro che noi andiamo a intervistare sul campo. Ma dove andiamo a intervistare? Se andiamo vicino alle stazioni Trenitalia sicuramente è più contenta perché chi scende dal treno utilizza sicuramente il treno o la combinazione treno – bus. Se andiamo ad intervistare in zone dove non c'è il treno è evidente che succede il contrario.

Quindi la metodologia d'indagine deve essere una metodologia seria, oggettiva. L'unico modo per ricorrere ad una metodologia oggettiva è fare delle analisi basate su qualcosa di concreto e di facilmente riscontrabile. Quindi la scelta è stata quella di condurre l'indagine sulla popolazione residente e necessariamente all'interno di un campione inserire dei dati che avessero una corrispondenza con le caratteristiche della popolazione complessiva e questo giustifica l'aver fatto ricorso a stratificazioni sull'età delle persone, sul Municipio di residenza, la condizione professionale e il titolo di viaggio utilizzato.

Stratificare vuol dire che il campione all'interno ha la stessa composizione percentuale, per queste categorie di stratificazione, della popolazione genovese, ovvero la percentuale di anziani all'interno del campione è la stessa percentuale di anziani all'interno della popolazione genovese, idem per le persone provenienti da un Municipio, per la condizione professionale e per il titolo di viaggio utilizzato.

Questo è molto importante. Trenitalia ha detto che aver inserito la metodologia telefonica è una cosa che ha portato delle distorsioni, probabilmente perché a Trenitalia questo non conviene perché solo con la metodologia CAWI era difficile raggiungere gli anziani che hanno un uso del computer più basso del resto della popolazione, quindi gli anziani sono stati raggiunti più facilmente attraverso un'indagine telefonica. In questo senso intendevo la correzione dei dati e quindi un risultato migliore.

Questo porta evidentemente a un'indagine sicuramente più corretta e confrontabile. Poi da un punto di vista pratico, che sia fatta dall'Università o da qualunque altro ente, se è fatta bene l'indagine porta gli stessi risultati, se poi all'indagine vogliamo far assumere il risultato che piace a noi, chiaramente questo non è il lavoro dello statistico, ma del politico”.

TRUZZI – ASSOUTENTI

“Presidente, io però ho fatto una sola domanda e non mi è stato risposto, ho chiesto se nelle telefonate c’era uno che non era di Genova”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Siamo riusciti a trovare un buco, il 16 aprile, in cui mettere la prosecuzione della commissione. La parola al dottor Pellegrino per ulteriori informazioni, ma direi che alle 12.30 sarebbe opportuno concludere”.

PELLEGRINO – UFFICIO MOBILITÀ

“Credo che Ivaldi invece abbia risposto quando ha detto che l’indagine si fa su un universo oggettivamente quantificabile; se Truzzi ascoltasse non avremmo necessità di ripetere. Detto questo, l’indagine è stata condotta nell’ambito del Comune di Genova e quindi non ci sono in questo caso telefonate che hanno raggiunto persone che vengono da fuori, ma non ci sono persone che raggiungono Genova con il treno, così come non ci sono le persone che raggiungono Genova col bus, così come non ci sono le persone che raggiungono Genova con l’auto, parcheggiano in un parcheggio di interscambio e usano magari un altro sistema, così come non ci sono i genovesi che escono da Genova. Abbiamo soltanto fatto l’indagine nell’ambito degli spostamenti all’interno del Comune di Genova.

Anche perché chi raggiunge Genova col treno, generalmente prende un abbonamento a fascia, raggiunge la sua stazione e lì semmai prende un altro titolo di viaggio. Peraltro l’uso di arrivare con un titolo di viaggio ferroviario ad una stazione tipo Voltri o Nervi e restare sullo stesso treno con un altro titolo di viaggio non è neanche consentito dalla norma, quindi anche questo rafforza il concetto che lo studio doveva essere condotto così”.

BOCCACCIO (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Cogliendo anche lo spunto dell’assessore, magari all’ordine del giorno della prossima commissione potremmo aggiungere alcuni punti relativi sempre all’argomento A.M.T. così da poterli poi dibattere in maniera approfondita”.

PIGNONE (LISTA MARCO DORIA)

“Relativamente alla prossima commissione, dato che alla fine stiamo parlando sempre di soldi, chiederei di invitare anche l’assessore al bilancio della Regione perché una delle critiche forti è che la Regione Liguria mette una quota bassissima a discapito del servizio pubblico locale”.

GIOIA (U.D.C.)

“Nella discussione sono state poste alcune domande all’assessore e la mia domanda era: rispetto ai dati, cosa farà l’Amministrazione? Se l’assessore risponderà la prossima volta non ce n’è bisogno, ma mi sembra che questa domanda sia venuta anche da altri consiglieri e almeno per quanto mi riguarda, non era mia intenzione mettere in discussione il lavoro fatto da professionisti”.

ASSESSORE DAGNINO

“E’ evidente che il tema è complesso ed è chiaro che alla domanda su cosa intende fare l’Amministrazione non è che voglia sottrarmi oggi, io sto qua anche altre tre ore, ma brevissimamente, rispetto all’ultima richiesta della consigliera Lauro, ho anche un 54 a risposta scritta in corso e istruiremo il tema in quella sede e rispetto alla richiesta dei consumatori di inizio seduta di organizzare un tavolo più allargato in Regione, oggi pomeriggio ce ne facciamo carico come Comune rispetto all’assessore Vesco”.

BRUNO - PRESIDENTE

“Concluderei qui questa commissione che proseguirà mercoledì 16 al mattino”.

ESITO

PROSPETTIVE DELLA TARIFFAZIONE INTEGRATA. Nel corso della Commissione verrà illustrato lo studio commissionato dall’Università di Genova sui flussi di passeggeri che utilizzano il trasporto pubblico locale.	RINVIO ALTRA SEDUTA
---	---------------------

Alle ore 12,27 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Maria Grazia Merlini)

Il Presidente
(Antonio Bruno)