



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V – TERRITORIO  
COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica dell'11 luglio 2014

V E R B A L E

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

Assume la Presidenza il consigliere Bruno Antonio.

Svolge le funzioni di Segretario la signora Merlini Maria Grazia.

Ha redatto il verbale la Società Pegaso.

Alle ore 9,33 sono presenti i Commissari:

4	Anzalone Stefano
5	Balleari Stefano
9	Boccaccio Andrea
10	Bruno Antonio Carmelo
12	Campora Matteo
6	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
13	Grillo Guido
11	Lauro Lilli
14	Muscara' Mauro
15	Musso Vittoria Emilia
7	Pastorino Gian Piero
3	Putti Paolo
1	Vassallo Giovanni
8	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Farello Simone
2	Malatesta Gianpaolo
3	Musso Enrico
4	Pignone Enrico
5	Repetto Paolo Pietro
6	Russo Monica

Assessori:

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

Sono presenti:

**Dott. Francesco Pellegrino (Direzione Mobilità); D.ssa Lidia Bocca (Direzione Partecipate); D.ssa Carla Pedrazzi (S.O.I.); 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:

PROPOSTA GIUNTA AL CONSIGLIO N. 179 del 16/06/2014

PROPOSTA N. 18 DEL 26/06/2014

ADESIONE ALL'AGENZIA PER IL TPL ISTITUITA DALLA REGIONE LIGURIA CON LEGGE REGIONALE 7 NOVEMBRE 2013, N. 33 - APPROVAZIONE DEGLI SCHEMI DI ATTO COSTITUTIVO, STATUTO SOCIALE E REGOLAMENTO.

## **BRUNO - PRESIDENTE**

“Buongiorno a tutti. all'attenzione di questa commissione è la proposta 18 del 26 giugno, “Adesione all'agenzia per il trasporto pubblico locale”. Darei la parola all'assessore Dagnino”.

## **ASSESSORE DAGNINO**

“Questa proposta di delibera al Consiglio Comunale è da un certo punto di vista abbastanza semplice, ma da un altro punto di vista viene a conclusione di un processo di discussione molto lungo che c'è stato nella nostra città in questi anni.

La delibera in sé è la decisione di aderire all'agenzia per il trasporto pubblico locale costituita dalla Regione Liguria con la legge di riforma del trasporto del novembre 2013 e di approvazione degli atti necessari, statuto regolamento e atto costitutivo.

L'istituzione dell'agenzia del trasporto pubblico è prevista appunto dalla nuova legge regionale del novembre 2013 che viene alla fine di un processo molto complesso. La discussione sulla necessità di un nuovo assetto di governance del trasporto pubblico nella nostra regione comincia almeno dal 2009 a fronte dei sempre più crescenti problemi relativi alla sostenibilità economica del sistema stesso.

Questa discussione ha visto protagonisti diversi soggetti, non soltanto l'ente Regione, titolare della funzione del trasporto pubblico che discende dal titolo quinto della Costituzione, e gli altri enti titolari di autorità di bacino, cioè le quattro province, ma anche le aziende, perché il trasporto pubblico è affidato per la sua gestione a delle S.p.A. dal 1997, cioè dalla legge fondamentale dello Stato italiano, però ha visto anche come protagonisti i sindacati, i rappresentanti dei lavoratori che hanno dato un contributo notevole.

Abbiamo discusso tre versioni di questa legge in diverse fasi e, per quanto ci riguarda, le autonomie locali riunite nel consiglio delle autonomie locali, hanno dato un notevole contributo costituendo anche un gruppo di lavoro ad hoc composto da rappresentanti di schieramenti politici diversi perché questo è un tema talmente nodale per il destino della nostra regione che questa discussione sul nuovo assetto di governance e sul superamento dell'ultima legge, quella del 1998 che a detta di tutti rappresentava dei forti limiti, era nella consapevolezza di tutti anche in termini trasversali dal punto di vista degli schieramenti politici.

Della legge regionale abbiamo già parlato più volte in quest'aula. Si basa su alcuni importanti elementi: la nuova autorità di bacino, la Regione Liguria, e l'istituzione di un bacino unico regionale in sostituzione dei cinque precedenti. Altra novità importante della legge è appunto l'istituzione dell'agenzia. Questa novità nella prima versione del 2012 non c'era, è stata un elemento di discussione messo all'attenzione sia della rappresentanza dei sindacati che degli enti, cioè è stato uno di quegli elementi di base che è stato elaborato nella discussione del CAL e anche in occasione di incontri e convegni con i rappresentanti dei lavoratori ed è stato poi recepito nelle versioni successive e in quella finale della nuova legge.

L'agenzia regionale è istituita sul modello di altre regioni che hanno da molti anni delle agenzie (soprattutto l'Emilia e la Lombardia), magari non agenzie regionali, magari di ambito provinciale, ma l'elemento è analogo. Un'agenzia è sostanzialmente un ente strumentale, una società partecipata che in prima battuta ha come enti fondatori la Regione Liguria, le quattro province e i quattro comuni capoluogo, ma alla quale in futuro potranno aderire con delle quote anche i singoli comuni della Regione.

La formula, scelta dopo un approfondimento anche tecnico, è stata quella della società in house che ha una struttura di composizione molto leggera. I costi dell'agenzia devono comunque rimanere nell'ambito del sistema che non poteva sopportare un aggravio di costi e perciò dal punto di vista tecnico prevede soltanto un direttore e 7 tecnici, quindi una struttura leggera di alta qualificazione tecnica, con la finalità e il ruolo fondamentale di espletare le procedure ad evidenza pubblica, cioè di mettere in campo la gara sul bacino unico regionale e poi successivamente gestire e monitorare il contratto di servizio che la nuova autorità di bacino unificata, cioè la Regione Liguria, stipulerà con il vincitore della gara.

Ha anche altre funzioni meno nodali, ma altrettanto importanti. Questa qualificazione tecnica servirà molto di supporto alla Regione e agli enti per la programmazione. Avrà sicuramente una funzione di centrale unificata degli acquisti per quanto riguarda tutto il mondo dei trasporti e questo è un altro elemento molto importante.

Naturalmente rispetto a quella che è l'organizzazione del servizio, cioè la definizione dei servizi da mettere a gara, quanto e quale servizio si mette a gara, l'agenzia non avrà ruolo, nel senso che ovviamente la definizione della quantità e qualità dei servizi rimarrà sempre in capo agli enti, quindi Regione Liguria, le province e i comuni, secondo quella organizzazione del finanziamento del servizio che è rimasta sostanzialmente abbastanza simile alla vecchia legge, cioè in capo alla Regione, anche dal punto di vista del finanziamento, restano i servizi minimi. Una volta definiti tecnicamente quelli che sono i servizi minimi, gli altri enti, come nella vecchia legge, sceglieranno e finanzieranno i servizi cosiddetti aggiuntivi.

Tutto questo andrà a confluire, come oggi, negli accordi di programma; naturalmente avendo un soggetto strumentale tecnico come l'agenzia, tutte quelle azioni di cui abbiamo parlato tante volte di integrazione tra i territori e del servizio, in prospettiva anche tra gomma e ferro, saranno più agevoli, più semplici e soprattutto ci sarà questo supporto tecnico perché l'agenzia deve avere una forte qualificazione tecnica.

Per quanto riguarda l'organizzazione del capitale sociale, cioè la partecipazione degli enti (per ora si parla soltanto degli enti fondatori poi in futuro potrà aderire anche il comune più piccolo), l'organizzazione delle quote di capitale sociale, come vedete in delibera è così definita: 40% Regione Liguria e 60% gli altri enti. Questo soprattutto a ragione del fatto che, come sapete, già oggi è in capo alla Regione la diretta gestione del contratto di servizio con Trenitalia e poi perché è la Regione ad essere autorità di bacino e ad avere la competenza esclusiva del servizio di trasporto.

La divisione delle quote del 60% è stata organizzata con un criterio oggettivo, cioè sulla base dei chilometri di servizio eserciti nel 2012 nei diversi territori. Perciò il Comune di Genova partecipa alla compagine societaria per il 26,29% e naturalmente la Provincia di Genova (non ragioniamo ancora sulla città metropolitana) partecipa per l'8,7%. Diciamo che la città metropolitana arriva sostanzialmente a poco meno del 35%, con un peso abbastanza notevole come è giusto che sia anche perché la città di Genova è comunque un polo attrattivo di servizi per tutta la Regione.

Non vi nascondo che queste percentuali sono arrivate dopo delle lunghe discussioni, soprattutto coi territori più estremi delle province di Imperia e Spezia, sulla dialettica tra i territori e una sorta di "Genova matrigna", ma del fatto che a Genova ci sono dei servizi fondamentali per tutta la Regione e che la Provincia di Genova rappresenta la metà della popolazione della Regione Liguria evidentemente si è tenuto conto.

La forma dell'in house porta alla definizione, che trovate nel regolamento, di quello che è il controllo analogo perché ogni ente deve avere gli strumenti per esercitare, rispetto a questa società, il controllo

analogo in quanto in house. Il controllo analogo è esercitato con una formula abbastanza usuale di una presenza di un'assemblea di coordinamento, separata dall'assemblea societaria, dove attraverso dei patti parasociali gli enti devono istruire le decisioni in una fase preliminare.

L'assemblea societaria ha comunque un ruolo importantissimo perché sostanzialmente vota tutti gli atti programmatici su proposta del consiglio di amministrazione. Abbiamo dato all'assemblea un ruolo abbastanza importante. Il consiglio di amministrazione è costituito di 5 membri con un presidente. La frase che definisce i caratteri della composizione del consiglio di amministrazione è che i 5 membri devono sostanzialmente rappresentare la complessità e varietà del territorio ligure, una frase generica perché non si poteva definire più precisamente, ma certamente il tema delle rappresentanze territoriali nel consiglio di amministrazione è un tema reale.

Io penserei di chiudere, nel senso che ci possono essere domande più specifiche rispetto agli atti e qui abbiamo il direttore della Mobilità e quello delle Partecipate. Voglio solo aggiungere due cose di tipo generale. Molti degli enti hanno già deliberato. La prima è stata la Provincia di Savona, poi ci sono il Comune di Savona, la Provincia di Spezia e quella di Genova, in questi giorni stanno deliberando gli altri. La costituzione dell'agenzia porterà alla partenza immediata del percorso di gara che per quanto ci riguarda è importante in quanto più si rallenta il percorso e più le problematiche della nostra società, che ovviamente non sono oggetto di questa delibera, si accentuano.

La costituzione dell'agenzia è atto propedeutico all'avvio della discussione sui contenuti della gara, cioè su quale tipo di servizio dovremo mettere a gara e per quanto ci riguarda prima questa discussione si fa e più si riesce ad avere un rispetto del cronoprogramma che la Regione ha delineato, cioè avere l'affidamento della nuova gara a fine 2015, meglio è per quanto riguarda la nostra società”.

## **GRILLO (P.D.L.)**

“La Giunta Regionale nel merito aveva già deliberato il 20 dicembre 2013 dopo la consultazione della competente commissione regionale, del CAL e quant'altro. Il 6 febbraio alle 10, in Provincia, c'è stata la riunione del Consiglio delle Autonomie Locali della Liguria per deliberare sulle osservazioni, le linee guida per la predisposizione dello statuto, regolamento, atti che sono allegati all'odierna delibera.

In quell'occasione le province di Savona e Imperia hanno formalizzato delle osservazioni che sono allegate alla delibera. Rispetto a tali osservazioni, volevo sapere in che misura siano state gestite o ignorate.

Poi ho esaminato alcuni elementi del piano industriale 2014 – 2018. Bene la conferma che la natura giuridica dell'agenzia preveda che abbia le caratteristiche dell'in house. L'articolo 11 della legge regionale del 2013 prevedeva che gli enti necessariamente partecipanti esprimessero la volontà di aderire all'agenzia entro 90 giorni, cioè entro il 7 febbraio di quest'anno. Quindi nell'incertezza della risposta delle due province che ho citato registro già un ritardo rispetto a questa tempistica perché se fossero stati rispettati questi tempi, non ci si spiegherebbe come siano potute pervenire le osservazioni in questione.

La seconda fase prevedeva che la Giunta regionale adotti le linee guida per la predisposizione degli atti relativi all'agenzia e questo doveva avvenire entro l'8 gennaio 2014, cosa che non credo sia avvenuta. La terza fase prevedeva che l'approvazione degli enti partecipanti della costituzione dell'agenzia dovesse avvenire con questi meccanismi: la Regione adotta una delibera di Giunta Regionale, le province e i comuni capoluogo deliberano l'adesione nei rispettivi consigli, così la città metropolitana, laddove fosse costituita.

Quello che mi preme ancora evidenziare è la tempistica che era stata ipotizzata. Entro l'8.1.2014 approvazione da parte della Regione delle linee guida; entro il 7 febbraio espressione di volontà, da parte degli enti necessariamente partecipanti, di aderire all'agenzia; entro il 15 febbraio predisposizione e approvazione in Giunta degli atti: statuto, atto costitutivo, ecc.; entro il 15 marzo delibera da parte degli enti aderenti di partecipazione all'agenzia con contestuale approvazione di atto costitutivo e formalmente poi la costituzione con atto pubblico doveva avvenire entro il 15 aprile. Ho citato questi dati, ricavati dalla relazione, per evidenziare che vi è un notevole ritardo complessivo rispetto ai tempi che erano stati previsti.

Un'altra domanda riguarda la voce avvio a regime e previsioni per i primi tre anni di attività. E' specificato che a partire dal momento in cui verrà costituita l'agenzia, per i primi tre anni effettuerà le seguenti attività di gestione: dovrà predisporre un documento di gara per l'affidamento del contratto di servizio su scala regionale, emanazione bando e gestione gara ed altri obiettivi.

Dal momento in cui venisse costituita l'agenzia, a tutti gli effetti quando si attiverà la gara? E nel frattempo, rispetto ai contratti in essere, le problematiche del trasporto pubblico a Genova, che destino avranno? Ma la domanda principale è se le province, quelle che hanno formulato osservazioni, hanno poi aderito e se l'atto che noi stiamo per approvare in Consiglio Comunale ha la compartecipazione quanto meno dei soggetti che erano stati previsti dalla legge regionale”.

## MUSSO E. (LISTA E. MUSSO)

“Volevo soltanto chiedere alcune precisazioni in ordine alla questione del controllo analogo che, come è noto, quando si tratta di un soggetto che rappresenta più enti pubblici, ha posto anche dal punto di vista della dottrina una serie di interpretazioni nelle quali io non mi muovo molto bene perché non sono un giurista, ma leggevo su qualcuno di questi testi che questa cosa è ammessa a condizione che il controllo sia molto forte, ancorché non possa essere quello dell’accezione originaria di un soggetto che agisce come se fosse un ufficio o dipartimento dell’unico ente controllante.

Qui la questione è più complicata e viene risolta attraverso l’assemblea di coordinamento. Vedo però che negli organi sociali l’assemblea di coordinamento non c’è, quindi presumo che sia la stessa assemblea ordinaria che in talune circostanze assume funzione di coordinamento. Questa è una cosa che vorrei chiedere perché effettivamente non c’è scritto.

Poi mi chiedo come ci si comporterebbe nell’ipotesi, esplicitamente prevista, se l’assemblea di coordinamento non approvasse, avendo una maggioranza diversa, quello che l’assemblea ordinaria è chiamata ad approvare in base alle sue competenze. Qui dice che l’assemblea di coordinamento viene convocata per trattare e deliberare anticipatamente i punti per la cui trattazione è stata convocata l’assemblea ordinaria o quella straordinaria, ma siccome se capisco bene le maggioranze sono diverse, potrebbe darsi che a un certo punto l’assemblea di coordinamento non approva e l’ordinaria sì.

Nella voce “oggetto sociale”, a un certo momento viene detto “La società svolge inoltre funzione di centrale degli acquisti e degli investimenti necessari per il trasporto pubblico locale”, però in realtà nel disegno di legge regionale, che noi come è noto non condividiamo, si pensa di affidare ad un unico appaltatore il trasporto pubblico locale e allora volevo capire se l’unico appaltatore che ha bisogno di comprare qualche cosa chiama l’agenzia e dice “mi serve una matita rosa e blu” e l’agenzia gliela compra.

Il paragrafo immediatamente successivo dice “Alla società può essere affidata direttamente, ove esistano ragioni tecniche ed economiche, la gestione delle reti e delle dotazioni essenziali al trasporto pubblico regionale e locale nonché la proprietà di detti beni”.

La questione della proprietà e della gestione delle reti è una questione cruciale su cui tra l’altro la legge si è variamente espressa contraddicendosi più volte dal ’97 in poi. Forse bisognerebbe introdurre almeno un riferimento alla necessità di adeguarsi alle prescrizioni di legge perché sembra che poi si decida di fare quello che si vuole, il che

obiettivamente non credo che lo possa decidere né la società, né l'agenzia e, permettetemi, neanche noi. Su questo volevo capire se c'è idea di come regolarsi”.

### **DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)**

“Soltanto una domanda molto semplice: che cosa succederebbe se non aderissimo a questa richiesta della Regione”.

### **ASSESSORE DAGNINO**

“Consigliere Grillo, è vero che c'è questo ritardo che lei ha indicato. Devo dire che il Comune di Genova in ogni fase ha rispettato i tempi; ogni volta che c'era richiesta di un parere o di osservazioni sul testo. Questo ritardo è stato l'evoluzione della discussione cui facevo riferimento in premessa. La legge è stata molto discussa e dibattuta tra i territori, soprattutto per quanto riguarda il bacino unico e le preoccupazioni dei territori estremi.

Come dicevo prima, è stata una discussione molto costruttiva al di là degli schieramenti politici, è stata proprio un approfondimento, un dare contributi alla Regione. Indubbiamente c'è questo ritardo che per quanto ci riguarda più si va alle lunghe e più il problema esiste, quindi il Comune di Genova ha risposto ogni volta puntualmente e immediatamente.

Le osservazioni di Savona e Imperia sono più nel merito dei temi, non tanto attinenti alla definizione dell'agenzia, integrazione ferro – gomma, definizione dei costi standard, ma quelle di Savona sono condivise anche da noi e la Provincia di Savona le ha volute rimarcare. Ma anche nei pareri del CAL votati da tutti abbiamo sottolineato alcuni punti sui quali si doveva concentrare l'attenzione del sistema: definizione dei servizi minimi che in Regione non sono mai stati definiti, costi standard e poi il grande tema strategico dell'integrazione ferro – gomma.

Però queste osservazioni non sono legate strettamente alla costituzione dell'agenzia, sono elementi del dibattito che la Provincia di Savona e quella di Imperia hanno voluto rimarcare, prova ne è che la Provincia di Savona è stata la prima a deliberare. La Provincia di Imperia avrà più o meno i nostri tempi, ma so direttamente dall'assessore che è già stato votato un ordine del giorno da tutto il Consiglio Provinciale a sottolineare la volontà di proseguire in maniera determinata e rapida in questo percorso che a questo punto è il percorso del trasporto pubblico in Liguria e perciò dobbiamo portarlo a compimento con determinazione.

Per quanto riguarda invece le domande del consigliere Musso, che ovviamente hanno carattere molto tecnico, io posso solo dire che per

esempio il tema di come esercitare il controllo analogo è stato molto approfondito al tavolo con delle consulenze legali. Il percorso è stato istruito, per conto della Regione Liguria, da FILSE e naturalmente con delle presenze di consulenti legali di altissimo livello. Io ho partecipato anche a queste discussioni, ma chiaramente non posso essere precisa nelle risposte, perciò da questo punto di vista faccio intervenire o la dottoressa Bocca o il dottor Pellegrino che hanno seguito con me questo percorso”.

### **BOCCA – DIREZIONE PARTECIPATE**

“Ovviamente l’assemblea di coordinamento non è organo della società perché organo della società è l’assemblea. L’assemblea di coordinamento è lo strumento con cui i soci si vincolano a partecipare a determinate questioni di carattere più strategico. Essa viene definita, nelle sue modalità di funzionamento, nell’ambito del regolamento che non è nient’altro che un patto parasociale tra i soci nell’ambito del quale vengono definite le modalità di approvazione di determinate decisioni. Qualora l’assemblea di coordinamento non approvi una determinata proposta, di fatto per coerenza e per impegno dei soci a votare in assemblea ordinaria con le stesse modalità definite in assemblea di coordinamento, non dovrebbe esserci approvazione anche in assemblea ordinaria.

Per quanto riguarda il tema della centrale degli acquisti e investimenti, ovviamente l’agenzia del trasporto pubblico locale è società di carattere strumentale e quindi svolge le attività che dovrebbero essere proprie della Regione o degli enti, quindi ci si riferisce all’attività di centrale acquisti e investimenti di cui la Regione è titolare, non fa riferimento alle politiche d’investimento a carico del soggetto gestore.

Il tema della proprietà delle reti è effettivamente un tema delicato in quanto dovrebbe essere ispirato al criterio di separazione tra proprietà e gestione. L’agenzia del trasporto pubblico locale non è ovviamente società di gestione, è solo un’attività strumentale che svolge funzioni amministrative istituzionali degli enti partecipanti”.

### **PELLEGRINO – DIREZIONE MOBILITÀ**

“E’ già stato attivato un tavolo tra Regione, enti e azienda per definire i beni e quindi la divisione delle proprietà degli stessi”.

## **ASSESSORE DAGNINO**

“Naturalmente sono poi il Comune di Genova ed A.M.T. ad avere in Regione Liguria la maggiore presenza di beni e naturalmente non è previsto dalla normativa un conferimento, rimane in capo alla proprietà dei beni”.

## **FARELLO (P.D.)**

“Parto da quest’ultima risposta che mi ha un po' rassicurato perché non vorrei trovarmi in futuro in una situazione piuttosto imbarazzante, ovvero stare in una società dove ho la minoranza, che ho patrimonializzato solo io e magari devo usare questo patrimonio per salvare i deficit di altre realtà invece che della mia perché con l’agenzia configurata così può succedere anche questo, quindi è bene che il patrimonio stia dove sta e quest’ultima risposta mi rassicura.

Detto questo, la battuta potrebbe essere “meglio tardi che mai” perché la costituzione di questa agenzia era stata annunciata quando assessore ai trasporti era ancora l’attuale presidente dell’Autorità Portuale. Nel frattempo è cambiato l’assessore, ma è rimasta identica la sua provenienza geografica e anche tutto il resto.

Bene, ci siamo, non è inusuale che si arrivi a determinati obiettivi solo alla fine dei mandati (parlo ovviamente del mandato regionale). Detto questo, io credo che il Comune di Genova, avendo fatto anche il percorso che in maniera dettagliata ha ricordato il consigliere Grillo, non possa che andare nella direzione che è stata tracciata e in qualche modo condivisa, sia pure in un negoziato non sempre facile come ben sanno l’assessore Dagnino, il dottor Pellegrino e la dottoressa Bocca.

Vorrei però che ci chiarissimo su un paio di elementi. Il primo è che questo non è un intervento risolutivo rispetto alla tenuta del sistema di trasporto pubblico né in questa regione, né in questa città, cioè non è che realizzando un ente di governance e pianificazione più efficiente si risolve l’efficienza del sistema industriale, è un contributo, secondo noi importante, ma non è il contributo risolutore.

Proprio perché il contributo risolutore è la dimensione produttiva industriale, anche dal punto di vista amministrativo e giuridico istituzionale, continuano a rimanere delle ambiguità che non possiamo risolvere in questa sede, se non altro perché dovremmo concordare gli emendamenti con gli altri soci che hanno un’assemblea elettiva a cui rivolgersi e mi sembra di capire che né il tempo, né le modalità siano adeguati a questo scopo.

Però le cose nascono e poi possono modificarsi anche in termini piuttosto veloci. Io vedo l'elemento più difficoltoso di questa agenzia proprio nel tema dell'integrazione gomma – ferro, ovvero se si fa nel 2015 l'integrazione gomma – ferro problemi non ce ne sono. Se l'integrazione non si fa, ovvero si decide che si farà prima o poi una gara per il trasporto pubblico locale e prima o poi una gara per il trasporto regionale ferroviario, nascono una serie di questioni. Il bilancio regionale rimane del tutto autonomo nella scelta delle risorse da destinare al trasporto regionale ferroviario, sceglie l'ente Regione che consegna quindi al soggetto condiviso di governo, l'agenzia, risorse che non sono in alcun modo determinate dagli altri soci dell'agenzia. Tradotto in italiano semplice, sul trasporto regionale ferroviario la Regione Liguria continua a fare quello che vuole perché chi ha i cordoni delle scelte di bilancio ha i cordoni della scelta del servizio.

Io credo che questo sia un problema che, appena nata l'agenzia, vada in qualche modo affrontato perché se la gara si fa integrata non esiste il problema, se invece le due gare sono distinte, il problema è lì bello spesso con poi il problema simmetrico. Io ho sempre espresso dei grandissimi dubbi sulla questione del bacino unico perché le caratteristiche di erogazione del servizio in un'area metropolitana sono diverse da quelle di un sistema extraurbano, quindi non c'è un elemento di cattiveria ma di constatazione che i livelli e le immaginazioni amministrative non corrispondono alla reale situazione.

Man mano che scadono gli affidamenti nei singoli territori, anche se venisse esercitata una proroga, il contraente del contratto di servizio è l'agenzia, non è più il Comune di Genova perché le risorse di tutto il trasporto pubblico locale regionale vanno dal bilancio della Regione all'agenzia che poi si preoccupa di gestire i contratti di servizio degli ex bacini.

A me sta bene, nel senso che in questo caso intravedo un rischio minore, però vorrei che fosse chiaro a tutti che a quel punto è chiarissima la differenza tra quelle che sono le risorse destinate al contratto di servizio e risorse aggiuntive che ciascun territorio affiderà per poter gestire il proprio bacino potendo agire, in questo caso, solo ed esclusivamente sulla gomma perché il ferro verrà toccato nelle disponibilità del bilancio normale. Questo comporterà dei traumi, ma un cambio di governance potente: l'agenzia collegata all'esercizio della gara ha un senso se bacino e ente di governo coincidono. L'agenzia collegata a enti di bacino che sono ancora divisi, enti divisi che non sono più enti concedenti, è completamente un'altra cosa, è una limitazione agli enti concedenti a gestire il servizio pubblico nel proprio territorio.

Poi ci può anche stare bene perché chiarisce molti equivoci, però bisogna sapere che al di là di quello che era contenuto negli accordi di novembre, il Comune di Genova (io ho letto il bilancio) ha deciso di rispettare integralmente un accordo che manca di un elemento, ovvero la gara entro i tempi previsti. Allora, facciamo finta di dimenticarci che l'accordo sarebbe decaduto in tutte le sue parti per effetto dell'articolo 11 dell'accordo stesso, ma il fatto che la gara non si faccia per noi non mette in discussione l'accordo ma succedono delle cose, ovvero succede che per un po' il ruolo del Comune di Genova non è più quello di prima, è un ruolo di negoziatore con l'agenzia, non con l'azienda di trasporto pubblico che è ancora sua al 100%.

Questo disallineamento dei tempi tra l'agenzia e la gara porta dei problemi che non sono insormontabili, ma vanno conosciuti, l'Amministrazione li deve guardare nelle palle degli occhi e il Consiglio Comunale deve sapere cosa vota e noi diciamo che lo votiamo, però lo votiamo sapendo quello che succede, anche perché con l'agenzia costituita, adesso dal punto di vista degli atti formali e poi ci sarà la costituzione reale dell'agenzia, perché tra l'altro essendo una S.p.A. ci si mette un po' di tempo, io credo che prima del 2016 sia difficile pensare al bando di gara, non all'esito della gara, questo per l'esperienza che ho, poi il consigliere Musso ne ha più di me da questo punto di vista perché ha anche fatto parte di un'Authority in questo campo, però i tempi non sono banali, soprattutto se c'è il bacino unico perché l'organizzazione di quella gara su quel livello non è cosa da poco.

Infine due domande. Noi sappiamo benissimo che questa agenzia è una S.p.A., ed è un fatto anomalo, perché questo strumento societario è stato identificato come l'unico in grado di poter permettere il recupero dell'IVA sui contratti di servizio. E' utile sapere in quanto tempo questi recuperi possono avvenire davvero e avere benefici sui bilanci delle aziende interessate.

Ci sono due modi per comporre la dirigenza tecnica dell'agenzia perché sugli organi sociali le cose sono chiare e va bene così. Il primo è trasferire all'agenzia le strutture dirigenziali degli enti che partecipano all'agenzia. Sconsiglierei questa strada perché questo vuol dire trasferire la conflittualità tra gli enti che c'è stata in questi anni nel rapporto negoziale con la Regione dentro l'agenzia perché non è che confliggano solo i politici, chi rappresenta un ente a livello dirigenziale ovviamente va là a fare gli interessi di quell'ente ed è normale che sia così. Quindi consiglierei, nei limiti ovviamente di una gestione virtuosa di questo processo, che le poche risorse tecniche, spero di alto livello, che verranno scelte, venissero scelte fuori dal sistema degli enti concedenti tentando di andare a selezionare persone in grado di esprimere soprattutto le loro competenze".

## MUSSO E. (LISTA E. MUSSO)

“Mi trovo d'accordo su molte cose che ha detto il consigliere Farello e quindi eviterò di ribadire su questi punti. Però vorrei fare un'osservazione collegandomi a quello che ha detto il consigliere Farello a inizio intervento, cioè che non è con questa delibera che noi sistemiamo strategicamente il trasporto pubblico locale. Io credo che purtroppo sia su altre due cose che lo sistemerebbero: una è la questione dei bacini e l'altra è quella dei costi standard. Una viene impostata male e su questo sono d'accordo, ma sapete bene che ho detto in molte sedi e molte occasioni e da molto tempo che quello del bacino unico era un potenziale grave errore. Sulla questione dei costi standard secondo me il documento, su un aspetto fondamentale dell'oggetto sociale dell'agenzia, dice “tenendo conto in particolare dei costi standard”, ma costi standard che non ci sono perché se assumiamo che i costi standard sono quelli del trasporto pubblico locale in Danimarca allora abbiamo un certo tipo di risultato, se assumiamo che li facciamo noi abbiamo un altro tipo di risultato, se aspettiamo che li faccia l'autorità nazionale dei trasporti abbiamo un altro risultato che è quello che non avremo mai costi standard e quindi dovremo capire poi come operiamo.

Sulle cose che chiedevo prima, ringrazio delle spiegazioni che mi sembrano abbastanza soddisfacenti in qualche caso. Debbo dire che forse il documento non è scritto benissimo perché quando dice “La società svolge funzione di centrale degli acquisti e degli investimenti necessari per il trasporto pubblico locale”, insomma, se le parole hanno un senso, si rischia di capire quello che dicevo prima. Mi fa piacere sapere che non sia così, ma forse dovrebbe essere precisato meglio.

Sul tema del paragrafo immediatamente successivo, “alla società può essere affidata direttamente la gestione delle reti”, la dottoressa ha detto, in modo che io peraltro condivido, che non è una società di gestione, ma se non lo è vorrei capire perché c'è scritto che le può essere affidata direttamente la gestione delle reti.

Sulla questione delle maggioranze diverse, ho preso atto che di fatto non succederà, però la maggioranza richiesta in assemblea di coordinamento è il 70% e quella richiesta in assemblea ordinaria è a maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato e dalla seconda convocazione può essere del 45%, quindi il 22,5. C'è una bella differenza e tecnicamente può succedere che una cosa non sia approvata dall'assemblea di coordinamento e sia approvata dall'assemblea ordinaria senza contravvenire alla norma che i soci s'impegnano a votare in assemblea ordinaria quello che hanno votato in assemblea di coordinamento”.

## **PASTORINO (S.E.L.)**

“Io non posso far altro che condividere gli interventi dei consiglieri Farello e Musso. Il problema ora è come mettere le cose che bene ha elencato il consigliere Farello nella delibera, allegare un maxi ordine del giorno, un maxi emendamento o qualche cosa per mettere bene in chiaro come il Comune di Genova si appresta ad aderire all'agenzia ma con delle precisazioni, dei suggerimenti e la messa in chiaro dei problemi sui quali andremo poi a confrontarci con la Regione.

Quello che il consigliere Farello ha detto è uno specchio di quello che succederà e che noi dobbiamo mettere già in chiaro subito. E' vero che non possiamo votare delle cose vincolanti perché siamo inseriti in questo meccanismo di partecipazione all'agenzia insieme ad altri, però riuscire a mettere per iscritto queste cose secondo me è la prima cosa che dobbiamo fare.

Nell'accordo di novembre c'erano due impegni che la Regione doveva assolvere. Il primo è quello della gara e so che non la farà. Il secondo è quello dei fondi europei per comprare i mezzi di trasporto su gomma. Volevo chiedere se su questo la Regione va avanti e si confronta con la nostra azienda perché le notizie che avevo io erano che la Regione voleva comprare dei pullman lunghi mentre a noi servono quelli corti. Su questo volevo sapere se la Regione è inadempiente oppure va avanti”.

## **BRUNO - PRESIDENTE**

“C'è anche il problema dell'alimentazione a metano o meno”.

## **ASSESSORE DAGNINO**

“Il consigliere Farello ha toccato tanti punti. Naturalmente meglio tardi che mai, era già un'idea del governo Merlo e ricordiamoci che poi l'agenzia era scomparsa dal tavolo di discussione, nella prima versione della legge non c'era ed è stata il frutto di tutto questo dibattito lungo, annoso, devo dire anche un po' per merito degli enti.

Naturalmente questo atto non è risolutivo per la tenuta del sistema, come hanno detto il consigliere Farello e il consigliere Musso. La tenuta del sistema è fatta di tanti elementi diversi tra di loro. Certamente nella discussione di questi anni era emersa da tempo la necessità di superare la legge 31/98. Tutti eravamo consapevoli dei limiti di quella legge e questo è uno dei tasselli, di darci un pezzo di strumento di governance più evoluto, più moderno.

La discussione sulla dimensione dei bacini è stata “la discussione”. Ognuno di noi ha la sua ricetta ed è stata anche quella una decisione di equilibrio, di punto di ricaduta, anche con le organizzazioni dei lavoratori. Naturalmente per quanto riguarda i costi standard è evidente che è uno degli elementi nodali, non il solo. La Regione sta lavorando a questo, ha affidato l’incarico a FILSE su questi tre fronti: i servizi minimi, i costi standard e il programma di esercizio, la rete. Perciò ci sono professionisti che stanno lavorando sui tre versanti ed è per quello che nelle osservazioni della provincia di Savona ritornano questi temi e sono tornate, firmate da tutti, nelle osservazioni del CAL perché è quello l’elemento centrale. I servizi minimi in Regione Liguria non erano mai stati definiti, però per la prima volta si sono messi lì e hanno affrontato seriamente il problema. Adesso vedremo le risultanze.

C’è più chiarezza adesso, anche rispetto a chi deve definire e finanziare i servizi minimi e i servizi aggiuntivi. La legge 31/98 lasciava questo elemento fondamentale nell’indistinto totale. I servizi minimi erano quelli sufficienti a garantire una quantità di servizio del territorio, quello che bastava al territorio, non si andava oltre e soprattutto non erano definite le competenze dei due soggetti che finanziano, Regione da un lato, titolare della competenza e enti territoriali dall’altro e questo è stato quello degli elementi distorsivi che ha creato più problemi perché ci sono stati enti che si sono fatti più carico di quello che era loro dovuto in questo quadro così confuso.

Quindi io credo che da questo punto di vista un grande passo avanti si sia fatto. Poi, consigliere Musso, le risultanze di questo lavoro io non le ho ancora viste perciò lì si aprirà una successiva e fondamentale discussione.

Circa il ragionamento sul contratto di servizio con Trenitalia, oggi è così la situazione. Da domani avremo una sede dove questo elemento potrà essere messo in discussione da tutti gli enti interessati e si potrà avviare un ragionamento, che ci siamo anche già fatti in quest’aula, di scelte del Comune di Genova sul servizio metropolitano di Trenitalia, per esempio, però finalmente abbiamo una sede dove siamo titolati a parlare e questo sarà certamente uno dei primi argomenti affrontati. Anche da questo punto di vista forse noi, io per prima, ci aspettavamo di più, ma un passo è stato fatto.

Non credo invece che ci possano essere dei problemi sulla titolarità nel transitorio perché la legge è chiara: nella fase transitoria, finché non si è portata a compimento la gara, momento in cui la nuova autorità di bacino subentra totalmente e il nuovo gestore subentra totalmente, si lascia ancora in capo agli enti affidatari attuali la gestione di questa fase. Quindi forse

non ho capito bene, ma non riesco a vedere questo ruolo dell'agenzia nel transitorio e comunque vigileremo e presidieremo, questo sicuramente.

Sul recupero dell'IVA è evidente che è un percorso che ha necessità di un po' di anni di avvio perché è un recupero, perciò l'IVA la si paga e però ci deve essere l'attività che la fa recuperare. Si parla di tre – quattro anni per cominciare a recuperare. D'accordissimo con lei, invece, sulla questione che si devono cercare figure tecniche al di fuori del sistema attuale e badando soltanto con determinazione alle competenze specifiche.

La domanda di De Pietro mi mette un po' in imbarazzo, non saprei cosa dire, nel senso che se noi non votiamo questa adesione salta il sistema e soprattutto il Comune di Genova nega un percorso di tanti anni fatto insieme agli altri enti in termini trasversali dal punto di vista politico nel tentativo (forse molti di noi si sarebbero aspettati risultati un po' più maturi, ma nei processi è sempre così) di affrontare il tema della riforma della governance del trasporto pubblico in Liguria, necessità evidente, impellente, come diceva Farello meglio tardi che mai, nel senso che abbiamo operato troppo lentamente, ma è stato uno sforzo comune, non solo degli enti ma anche delle aziende e dei rappresentanti dei lavoratori. Perciò il non portare a conclusione con questo tassello fondamentale questo processo sarebbe negare tutto quello che tutti insieme abbiamo fatto, anche con i lavoratori”.

## **DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)**

“Come lei stessa ha ammesso, un processo molto lungo, iniziato tanto tempo fa quando anche i rappresentanti dei lavoratori avevano un assetto diverso. Oggi cominciano a intravedersi, in ambito di organizzazioni sindacali, dei cambiamenti notevoli, infatti abbiamo da parte di alcune organizzazioni sindacali neonate una visione completamente diversa di questa cosa.

Però alla mia domanda volevo aggiungere solo una cosa che riguarda i costi dell'agenzia. Noi vorremmo sapere gli emolumenti di consiglieri, presidenti, di tutto l'organico, da chi vengono decisi, se sono già decisi, ecc. Poi vorremmo sapere anche, visto che probabilmente ci sarà bisogno di dipendenti per gestire un'azienda, se si andrà a pescare nel serbatoio delle partecipate facendo dei trasferimenti o dei prestiti di personale in modo da spostare costi da una parte all'altra, oppure l'agenzia sarà un costo aggiuntivo che si andrà ad aggiungere ai costi, già eccessivi, delle partecipate.

E' stato detto che ad esempio c'è un eccesso di dipendenti di tipo impiegatizio in A.M.T., potrebbe essere un'occasione per non dico sanare, ma perlomeno dare un segnale positivo in questo senso. Inoltre, se non

sbaglio, l'IVA si dovrebbe cominciare a recuperare alla fine del secondo anno perché si sarà andati a credito il primo”.

### **LAURO (P.D.L.)**

“A proposito dell'intervento di Farello sulla costituzione in maniera anomala della S.p.A., volevo una spiegazione da parte dell'assessore. Anche negli incontri sui problemi di A.M.T. i sindacati puntavano molto sul rimborso dell'IVA, direi che è stato un punto fondamentale con cui nasce la speranza di appianare un po' di questi debiti. Però a pagina 19 si dice: “Complessivamente si può ipotizzare che le tempistiche per ottenere il primo rimborso da parte dell'agenzia siano nell'ordine di 4 – 5 anni”. Poi a pagina 17 – ed è quello che mi spaventa molto, proprio per quello che abbiamo sentito ripetutamente – si dice: “Rispetto ai profili fiscali, come sopra delineata ... si è in attesa di un riscontro dall'agenzia perché si è richiesta una consulenza giuridica a conferma di essi”.

Questo è terrorizzante perché ... INTERRUZIONE ... c'è stata? Ed è allegato? Mi è sfuggito, oppure ... INTERRUZIONE ... allora sarebbe interessante averla questa consulenza perché direi che secondo il fine del rimborso è molto importante questa consulenza perché magari ci rincuora oppure ci terrorizza ulteriormente perché dipende da quello che dicono.

Poi chiedo se l'assessore mi fa capire meglio l'articolo 4, l'oggetto sociale, soprattutto i punti 4.3 e 4.4, dove si dice che la società di gestione “può essere affidata direttamente”, poi di nuovo “la società può compiere tutte ...”, può fare qualsiasi cosa praticamente? In modo da tutelarsi da eventuali regole europee che ci metteranno magari dei bastoni tra le ruote? Io vorrei un po' di spiegazioni su questa parte”.

### **PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)**

“Chiedo all'assessore se potesse fare una sorta di elenco di rischi e opportunità di questa situazione e restituirci quali sono, secondo lei, i rischi e quali sono invece le opportunità, in modo tale che poi possiamo implementare la valutazione che noi stiamo facendo in pochissimo tempo”.

### **ASSESSORE DAGNINO**

“Per rispondere al consigliere De Pietro, il costo dell'agenzia non è un costo aggiuntivo rispetto al sistema. La struttura è molto agile, un direttore e 7 componenti. Lì bisognerà trovare un mix tra un'acquisizione di competenze esterne e il contributo delle aziende e di chi si occupa già di queste cose, cosa che evidentemente ci può essere. Certamente tecnici

esperti del settore non legati al territorio ci possono dare un contributo notevole, comunque la spesa rientra nel sistema. Per quanto riguarda invece gli organi societari, sono tutti a titolo gratuito. Un conto è la struttura tecnica, un conto sono gli organi societari.

Per quanto riguarda il rimborso IVA, avendo scelto questa forma societaria, certamente c'è questa possibilità. Dire 2 anni, 4 anni, credo che non si possa, dipende da come ... INTERRUZIONE ... lei ha letto quello che è un documento riassuntivo, io sono del parere che bisogna vedere come si avvia la cosa. C'è stato il parere dell'agenzia delle Entrate, non è allegato perché non fa riferimento ai documenti che noi andiamo a votare, comunque ve lo posso fornire tranquillamente. Naturalmente è il parere richiesto dalla Regione Liguria, noi lo abbiamo poi avuto per completezza di documentazione ... INTERRUZIONE ... Votiamo l'adesione, perciò come documenti andiamo a votare l'atto costitutivo, lo statuto e il regolamento.

Quindi le dicevo che il parere dell'agenzia delle Entrate non è allegato a questa pratica proprio per questa ragione. Invece sul discorso dell'articolo 4, io non ho compreso molto bene la sua domanda, non ho compreso il riferimento all'Europa che lei ha fatto in ultimo”.

#### **LAURO (P.D.L.)**

“Si lavora anche su termini europei, bandi, ecc. E' logico che l'Europa dà determinate regole. La Regione Liguria, come diciamo noi da anni, ma come ha detto anche Farello, in questo momento è molto in ritardo e tutto questo sarà adottato sempre più in ritardo. E' possibile che la Regione Liguria sia talmente in ritardo che l'Europa dice “A noi non va bene così”. Allora, questi punti sono stati messi come salvagente? E' questa la domanda che voglio fare perché qui si dice che praticamente la società è una società di gestione e si adatta a seconda del momento, visto che siamo molto in ritardo”.

#### **ASSESSORE DAGNINO**

“L'Europa non ci chiede di costituire agenzie ... INTERRUZIONE ... sì, però su un percorso. Poi la normativa europea, anche quella sugli affidamenti, è una normativa che prevede anche l'in house, è molto ampia la normativa europea sugli affidamenti, prevede l'in house, prevede la gara del servizio e la gara a doppio oggetto, perciò non vedo come il ruolo dell'Europa possa dire alla Regione Liguria, non a noi, siete in ritardo ... INTERRUZIONE ... Risponde magari la dottoressa Bocca”.

## **BOCCA – DIREZIONE PARTECIPATE**

“L’articolo 4 è semplicemente la declinazione dell’oggetto sociale. Come abbiamo detto, l’agenzia del trasporto pubblico locale è società strumentale, quindi ha oggetto sociale esclusivo. Il punto 4.4, quando dice che la società potrà assumere tutte le operazioni necessarie, fa riferimento a tutte quelle attività non strettamente dettagliate, ma che sono strettamente funzionali all’oggetto sociale. Questo è l’unico scopo per cui c’è questo termine “potrà”, nulla ha a che vedere con la normativa comunitaria che di fatto, per gerarchia delle fonti, regola tutte le attività che la società legittimamente potrà compiere ... INTERRUZIONE ...

L’espressione “alla società può essere affidata direttamente, ove sussistano ragioni tecniche ed economiche, la gestione delle reti e degli impianti” fa riferimento al fatto che essendo società strumentale in house al 100% può essere destinataria di affidamenti diretti, esattamente come permesso dalla norma oggi in essere. Poi sulla gestione delle reti abbiamo già detto”.

## **PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)**

“Volevo aggiungere una cosa alla domanda che ho fatto perché ho questo dubbio amletico che però credo sia confermato dai fatti. Noi abbiamo già vissuto con IREN, quando c’era da variare lo statuto, una situazione in cui in aula si respirava il fatto che noi sostanzialmente non potessimo fare emendamenti, altrimenti si doveva tornare in tutti i comuni a variare lo statuto e riportarlo in votazione in tutti i comuni. Allora chiedo: rispetto a questa cosa, si verifica la stessa situazione?”.

## **BRUNO - PRESIDENTE**

“Collega, l’ha detto all’inizio, è esattamente così”.

## **FARELLO (P.D.)**

“Visto l’andamento del dibattito volevo specificare una cosa altrimenti si ingenerano degli equivoci che preferirei non si ingenerassero. Io avrei delle perplessità, ma non sarei contrario al fatto che nell’agenzia confluisse personale degli enti che partecipano all’agenzia. Non la ritengo una soluzione ottimale, ma se venisse adottata sarebbe sostenibile. Dire che devo mettere in un ente di controllo di un sistema produttivo i dipendenti delle aziende che devono essere controllate, ma dove siamo? Dite che vi scrive i programmi Stiglitz, ma secondo me vi rivolgete allo Stiglitz sbagliato perché un principio base delle autorità di garanzia, che è rispettato

ovunque tranne in Italia, è che i soggetti controllati non devono andare nel soggetto controllore, altrimenti fanno l'interesse dei controllati ... INTERRUZIONE ... sì, vedo che avete imparato bene la lezione da noi e non da quelli a cui vi richiamate.

Quindi io ribadisco, assessore, che non vedrei niente di strano e di negativo (ci sono dei contro che preferirei evitare) nel trasferire nell'ente il personale degli enti, mentre vedrei molto problematico trasferire personale del sistema produttivo e delle aziende che dovrebbero essere controllate dal controllore.

Sul rapporto tra contratto di servizio e agenzia, la sua risposta, assessore, mi ha rassicurato dal punto di vista della gestione di un periodo transitorio che comunque non sarà semplice, ma credo che lo sappia lei per prima, però ci sono poche cose certe in questo sistema, ma da quando c'è la legge regionale e da quando c'è anche l'agenzia alcune cose sono certe perché sono scritte nella legge. Una delle cose certe è che dal primo gennaio 2015 l'ente concedente Comune di Genova non esiste più perché non esiste più il bacino di riferimento dato che la legge dice che c'è il bacino unico regionale. Poi c'è un periodo transitorio dentro al quale ci sono ancora i vecchi bacini e i vecchi enti concedenti, ma dal momento in cui io ho deciso che c'è un ente di governo di sistema regionale, pensiamo ad esempio che la potestà sulle tariffe sia ancora in capo al Consiglio Comunale di Genova? Io ho dei dubbi e ritengo una cosa giusta che non sia più in capo al Consiglio Comunale di Genova, la ritenevo sbagliata anche prima, quando c'era ancora il bacino di Genova, figuriamoci adesso.

Ma i consiglieri quando votano devono sapere cosa votano: il prossimo anno se l'agenzia per la mobilità della Regione Liguria decide di aumentare le tariffe, le aumenta senza passare dalle assemblee elettive degli enti che governano il sistema ancora in un bacino che è in via transitoria e io sono d'accordo perché penso che le tariffe debbano essere stabilite sulla base di parametri che non sono il consenso politico, ma sono altri. Quando Putti faceva la domanda, giustissima, sulle minacce e opportunità, tra le opportunità ce ne sono diverse, ma io non so se questa possa essere interpretata come una minaccia, io non la interpreto come tale, ma è chiaro che alcuni elementi che oggi stanno in capo a questa assemblea, dall'approvazione della legge regionale completata con l'istituzione dell'agenzia, alcune delle cose che oggi passavano da questa assemblea non ci passano più, anche in un regime in cui ancora il servizio sarà gestito sulla base di un bacino che non c'è più. Questo vorrei che fosse chiaro a tutti. Ripeto: a me sta bene, però vorrei che fosse evidente che se il prossimo anno l'agenzia decide che per mantenere i costi di questa azienda bisogna aumentare il biglietto a 3 euro, non facciamo più una discussione in Consiglio Comunale, la discussione è trasferita altrove".

## **DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)**

“Volevo solo stabilire un chiarimento, più che altro con l’aula. Naturalmente quando parlavo di trasferimento di personale delle partecipate non mi riferivo alle persone che potrebbero in qualche modo avere potere decisionale all’interno dell’agenzia, ma al normale personale impiegatizio di segreteria o comunque che dovrebbe essere di servizio al funzionamento dell’agenzia dal punto di vista dell’ufficio”.

## **ASSESSORE DAGNINO**

“Consigliere Putti, è chiaro che essendo questo un atto votato in primis dalla Giunta Regionale, dalle quattro province e dai quattro comuni, chiaramente non si è riusciti a farlo tutti lo stesso giorno e questo elemento degli emendamenti è evidente che provocherebbe una riconsiderazione del tutto e come dicevo prima, proprio al Comune di Genova interessa in primis che questo percorso vada veloce perché già dovremo gestire il transitorio e questo ritardo che è imputabile alla Regione Liguria e non a noi. Sarà difficile gestirlo sia dal punto di vista normativo che della sostenibilità economica, perciò rimettere in discussione tutto è veramente difficile.

Devo dire che questi atti sono molto semplici, sono atti di costituzione di una società. L’unico aspetto che ho trovato un po’ complesso e che ho visto essere approfondito in maniera notevole nei tavoli di discussione è stato proprio quello del controllo analogo e dell’assemblea di coordinamento cui faceva riferimento il consigliere Musso, ma pare sia anche questo uno strumento societario usuale, non una cosa eccezionale e strana.

Perciò i tre atti sono molto semplici. Il contenuto che diamo all’agenzia è già scritto nella legge, perciò se lei guarda, quando si parla nello statuto e nella nostra delibera dei compiti dell’agenzia, sono quelli della legge di novembre, perciò direi che non vedo neppure la necessità di fare degli emendamenti a quei testi lì perché se non si è d’accordo è tutto un altro ragionamento.

Rischi e opportunità. Il sistema del trasporto pubblico presenta ormai da anni, nella nostra regione e nel nostro paese, elementi di instabilità strutturale di vario genere, non soltanto economici, che hanno portato la nostra azienda e altre (parliamo di quasi il 50% di aziende italiane) in situazioni fortemente critiche. Questi elementi di instabilità e di incoerenza attengono ovviamente principalmente al sistema di finanziamento che per esempio altri settori non hanno. Il finanziamento del trasporto pubblico

locale è sempre lasciato all'incertezza. Il finanziamento del sistema dei rifiuti è lasciato a una specifica fonte ben definita.

Altri tipi di finanziamenti di servizi prevedono addirittura la morosità nel sistema di finanziamento, cioè sono ancora più avanti. Il sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale ha da sempre avuto queste caratteristiche di instabilità, ma questo era uno degli elementi, quello fondamentale.

L'altro elemento sul quale noi ci siamo veramente scontrati, riguarda questa situazione di quadro normativo nazionale molto instabile, ci sono stati anni in cui ogni sei mesi cambiava il quadro e noi ci dovevamo riadeguare alla situazione. Accanto a questo quadro instabile dal punto di vista nazionale in mutamento continuo, c'era una situazione regionale ligure molto, molto debole, molto indistinta, questo ragionamento che facevo prima su servizi minimi e servizi aggiuntivi è fondamentale e attiene anche ai modi di finanziare il servizio.

Perciò questo è andare verso una rivoluzione, perché indubbiamente la legge ha rivoluzionato molto il quadro, abbiamo riportato l'autorità di bacino all'ente competente e a latere si sta lavorando, attraverso diversi approfondimenti, anche a quella che è un'integrazione del servizio, una maggiore razionalizzazione del servizio, un'eliminazione delle sovrapposizioni (sono poche ma qualcosa c'è). Perciò diciamo che io vedo delle opportunità in questo senso: si è presa la strada di cambiare fortemente il quadro della governance del trasporto pubblico locale in Liguria anche guardando alle altre regioni che sono molto più avanti di noi.

I rischi sono nella condizione oggettiva in cui il trasporto si trova a vivere, sapendo che in questo modo, facendo questa operazione i problemi non li risolviamo: l'incertezza di finanziamento, il fatto che si sia affidato da tanti anni nel nostro paese un servizio così importante a delle società per azioni che poi a un certo punto vanno su una strada dettata dalla legge e non più governabile da nessuno, con gli elementi distorsivi che ci sono nel sistema. Perciò rimangono i rischi, i nostri problemi rispetto alla nostra azienda, di cercare di tenerla in piedi con sforzi immani; finché non sarà conclusa questa gara regionale non saremo esenti da questo, non è che con quest'atto risolviamo il problema del trasporto e del sostentamento economico di A.M.T.”.

## **BRUNO - PRESIDENTE**

“C'era la domanda del collega Pastorino sull'acquisto degli autobus”.

## **ASSESSORE DAGNINO**

“Il processo va avanti, attraverso anche carteggi, richieste ufficiali della Regione Liguria alle aziende rispetto ai fabbisogni. Abbiamo già inviato una lunga e dettagliata relazione delle necessità. Naturalmente A.M.T. ha bisogno di pullman piccoli ma anche grossi, ha bisogno di tutto. Il gruppo di lavoro va avanti, le aziende vengono riunite periodicamente e tutta questa partita è affidata a FILSE”.

## **PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)**

“Vorrei provare a restituire, avendoli colti qua in aula, alcuni rischi che intravedo, perché come opportunità oggettivamente vedo solo la possibilità di razionalizzare alcune risorse, alcune spese, il discorso di poter accedere di fatto al non pagamento di quella tassa, ecc., cosa di cui si è già discusso in passato anche con i sindacati.

Io vedo però tre rischi. Uno è che mi sembra che dallo statuto si evinca che in casi magari occasionali, la Regione abbia sostanzialmente i numeri per decidere da sola, magari in seconda convocazione. Il secondo è emerso dalla considerazione del consigliere Farello ed è che sostanzialmente il prezzo della bigliettazione lo deciderebbe in qualche modo l'agenzia e quindi sarebbe allontanato dal territorio. Questa è una cosa che è vero che da una parte se uno la vede in termini di ricattabilità dal punto di vista dell'Amministrazione da parte dell'azienda o in termini di pensiero clientelare è un certo tipo di pensiero, dall'altra mi viene in mente che allontanare anche questa parte di servizio dal territorio è un bell'onere in termini etici secondo me.

Il terzo rischio che vedo è questo: noi abbiamo già l'esperienza di IREN, non solo sull'approvazione dello statuto, ma sulla gestione dell'acqua. Io credo che nessuno di noi ad oggi abbia idea che siano così “touchable” i benefici di questa azione che è stata fatta. Le riduzioni delle tariffe sostanzialmente non le ha viste nessuno, l'acqua non è più nostra, è di privati. Abbiamo anche la percezione che l'auspicata manutenzione delle reti idriche, delle lavorazioni sui danni delle stesse che dovevano esserci e noi non eravamo forse in grado di fare, a volte possa non essere così efficiente, difficile controllarla, quindi c'è tutto un mondo di incertezza nel momento in cui si allontana dal cittadino il servizio che oggettivamente dà molta preoccupazione e quindi io non sento così tangibili i benefici dati dal passaggio tra una gestione locale dell'acqua ad una gestione macro.

Altro rischio è che questo preluda ad una gara, e quindi alla possibilità che intervengano soggetti privatistici, macro contractors che per esperienza consolidata non portano mai miglioramenti ai cittadini. L'ultimo

rischio è che in qualche modo si possa fare quello che era già successo con le società partecipate: per ovviare alle problematiche sul personale nel momento in cui la gestione era tutta all'interno dell'ente Comune, si sono costituite le partecipate per avere più snellezza nella gestione e di fatto però in tanti casi, invece di andare ad incidere fortemente sugli aspetti negativi della gestione del personale che si poteva avere all'interno del Comune, si è amplificata questa cosa e ci siamo ritrovati con partecipate che a volte incidono anche in maniera negativa sulle possibilità di valorizzare il personale interno del Comune perché altrove vengono impiegate grandi risorse.

Se noi possiamo, come Comune, controllare anche gli stipendi della nostra parte manageriale, nelle partecipate è più difficile. Se facciamo un ulteriore ente sopra partecipate, sarà ancora più difficile e tutto questo per noi un pochino di rischio lo comporta. Quindi io ho elencato questa serie di rischi, volevo avere una restituzione su questo”.

## **ASSESSORE DAGNINO**

“La definizione delle tariffe è stabilita dalla legge già approvata, non è che la discutiamo adesso rispetto all'agenzia e non è attribuita all'agenzia ma alla Regione, ente titolare della funzione. Questa è un'altra partita che ci sarà nel momento in cui sarà attiva la città metropolitana, in riferimento alla quale, però, le competenze sul trasporto sono ancora molto vaghe.

Sul passaggio da una gestione locale ad una più lontana dal cittadino, da questo punto di vista la competenza del servizio di trasporto è sempre stata in capo alla Regione ... INTERRUZIONE ... per legge, per il titolo V della Costituzione, perciò dobbiamo partire da lì, non è che allontaniamo in questo modo, ci dotiamo di un ente strumentale che è una società in house, ma è un ente strumentale costituito da un direttore e 7 tecnici, una cosa leggerissima, non si tratta di una nuova società sulla quale poi non possiamo vedere gli stipendi, ecc., è una cosa di una agilità notevole e un soggetto che deve affrontare determinati aspetti del governo del sistema che finora erano deficitari.

Ma la competenza è sempre una competenza regionale, non siamo nella realtà di quando ero bambina io che a Voltri avevamo la locale azienda privata di trasporto per andare a Masone ed era di una famiglia, una piccola azienda, partiamo già da una situazione in cui le competenze sono dal '97 già definite. Si va a chiarirle semmai, si va a definire meglio quali sono le funzioni, le competenze e i ruoli degli enti territoriali che potranno scegliere finalmente, dicendo per esempio: la Genova – Casella è servizio aggiuntivo fondamentale per quanto ci riguarda perché rientra in una politica anche

legata al turismo e perciò io rispetto ai servizi minimi che esistono già su quel territorio, aggiungo questo perché fa parte della nostra politica.

Io vedo invece una possibilità di agire, da parte degli enti territoriali, più mirata. Circa il ragionamento sulla gara, la gara è comunque obbligatoria, poi è evidente che sulla dimensione territoriale sulla quale farla è un altro ragionamento e possiamo discuterlo, ma anche questo non attiene all'agenzia, attiene alla legge regionale di novembre scorso. Questi sono temi che non toccano l'atto che stiamo istruendo in questo momento.

Sulla prima domanda lascio la parola al dottor Pellegrino”.

### **PELLEGRINO – DIREZIONE MOBILITÀ**

“La Regione ha il 40% delle azioni. In seconda convocazione deve essere prevista una maggioranza del 45%. In questo caso la Regione avrebbe la maggioranza qualificata, raggiungerebbe il 70% che è previsto, però bisogna considerare che c'è anche il regolamento che prevede che l'assemblea in qualche modo decida e anche lì dovrebbe riconfigurarsi esattamente la stessa cosa quindi lo vedo un po' un percorso di guerra perché anche lì il regolamento prevede la maggioranza al 70%, ma anche nell'assemblea di coordinamento dovrebbe esserci soltanto la Regione e un altro componente, è un po' complesso dire che la Regione potrebbe deliberare da sola ... INTERRUZIONE ... è sempre il 70% però in questo caso gli azionisti devono rappresentare il 45%”.

### **GIOIA (U.D.C.)**

“ ... (parte senza microfono) l'autorizzazione dello schema del contratto di servizio dove dice che deve essere favorevole il 70% del capitale sociale. In caso di seconda convocazione, il 70% del 45% è il 31%. Questi sono i numeri, poi ci sono le dinamiche che dice lei per cui non potrebbe succedere, però di fatto è possibile”.

### **PELLEGRINO – DIREZIONE MOBILITÀ**

“Considerate che questo deve essere passato anche in coordinamento, sta nel regolamento. Comunque la matematica lo prevederebbe, ma vorrebbe dire che i soci non si presentano in assemblea, che non si sono presentati neanche nell'assemblea di coordinamento, vuol dire tutte queste cose”.

**BRUNO - PRESIDENTE**

“Se non ci sono altri interventi la richiesta è quella di licenziare la pratica”.

Votazione

**ESITO**

1) PROPOSTA GIUNTA AL CONSIGLIO N. 179 del 16/06/2014 PROPOSTA N. 18 DEL 26/06/2014 ADESIONE ALL'AGENZIA PER IL TPL ISTITUITA DALLA REGIONE LIGURIA CON LEGGE REGIONALE 7 NOVEMBRE 2013, N. 33 - APPROVAZIONE DEGLI SCHEMI DI ATTO COSTITUTIVO, STATUTO SOCIALE E REGOLAMENTO	DICHIARAZIONE DI VOTO IN AULA: Federazione della Sinistra - Gruppo Misto - Lista Enrico Musso - Lista Marco Doria - Movimento 5 Stelle - P.D. - P.D.L. - S.E.L. - U.D.C. -
--	--

Alle ore 11,25 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario  
(Maria Grazia Merlini)

Il Presidente  
(Antonio Bruno)