



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE III – BILANCIO
COMMISSIONE V - TERRITORIO
COMMISSIONE VI - SVILUPPO ECONOMICO**

SEDUTA DEL GIOVEDÌ 3 APRILE 2015

VERBALE

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

Assume la presidenza il Consigliere Malatesta Gianpaolo.

Svolge le funzioni di Segretario la Signora Rolando Milena.

Ha redatto il verbale la ditta Pegaso.

Alle ore 09:34 sono presenti i Commissari:

4	Balleari Stefano
5	Baroni Mario
10	Boccaccio Andrea
11	Bruno Antonio Carmelo
14	Campora Matteo
15	Canepa Nadia
16	Caratozzolo Salvatore
12	Chessa Leonardo
7	De Pietro Stefano
3	Gioia Alfonso
17	Grillo Guido
13	Lauro Lilli
6	Malatesta Gianpaolo
18	Padovani Lucio Valerio
1	Pandolfo Alberto
8	Pastorino Gian Piero
2	Vassallo Giovanni
9	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Comparini Barbara
2	De Benedictis Francesco
3	Mazzei Salvatore
4	Musso Enrico
5	Pederzoli Marianna
6	Putti Paolo
7	Repetto Paolo Pietro
8	Russo Monica

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott. Mauro Tallero (S.O.I.); Dott. Paolo Ravera (Direttore Commerciale AMT GENOVA).

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

Piano tariffario A.M.T. e azioni di controllo all'evasione.

MALATESTA - PRESIDENTE

“Buongiorno, procediamo con l'appello.

Collega Bruno, ne ha facoltà”.

BRUNO (F.D.S.)

“La ringrazio, intanto, per aver inserito martedì due Commissioni sugli argomenti, la ringrazio di questa qui e delle prossime due”.

MALATESTA - PRESIDENTE

“Ho appena fatto l'appello, non ho neanche detto la road map delle prossime Commissioni, se no magari potevo...”.

BRUNO (F.D.S.)

“Semmai allora aspetto la road map.

Era solo per dire che ho visto l'oggetto, mi pare che in Conferenza dei Capigruppo si fosse discusso anche di parlare di atti e di protocollo per la gara e l'incontro che avevamo avuto con alcuni sindacati, chiedeva che fossero discusse anche queste due.

Se lei ha già provveduto ad integrare l'ordine del giorno delle altre due la ringrazio pasqualmente mille volte, altrimenti solleciterei la possibilità di usare una delle due Commissioni per inserire gli argomenti che erano stati richiesti da alcune organizzazioni sindacali della AMT in argomento, durante la discussione dei Capigruppo”.

MALATESTA - PRESIDENTE

“Perfetto!

I colleghi hanno ricevuto nella giornata di ieri la convocazione del programma delle Commissioni della settimana prossima, dove erano inserite le due Commissioni.

Consigliere Chessa, a lei la parola”.

CHESSA (SEL)

“Volevo esprimere tutta la mia solidarietà per l’assessore Dagnino che è qui presente, in seguito alle offese, ingiurie che le sono state rivolte a lei e al Sindaco e credo a tutta l’istituzione, quindi volevo dirlo personalmente, poi dirò le cose a chi di dovere e a chi le ha dette, però in questo momento voglio esprimere tutta la mia solidarietà all’assessore Dagnino. Grazie”.

MALATESTA - PRESIDENTE

“Condivido l’espressione di sentimento.

Detto questo, se non c’è nessun altra mozione di ordine, proseguo nell’illustrare il calendario dei lavori sul tema AMT dei prossimi giorni.

Quest’oggi abbiamo confermato la prima Commissione, che era programmata in virtù di una mozione presentata dal gruppo consiliare Movimento 5 Stelle in Consiglio, rinviata in Commissione e messa all’ordine del giorno di questa mattina con oggetto:”Tariffe AMT, tariffazione” e su questo campo di lavoro. In base poi a quanto stabilito o meglio a quanto richiesto dalla Conferenza Capigruppo nella giornata di martedì, quindi la richiesta di audizione dei sindacati, si è provveduto nella giornata di ieri ad inviare la convocazione di due Commissioni. La prima Commissione si svolgerà martedì mattina alle 09.30, con oggetto rettificato questa mattina, come “Piano TPL ATI gara. Audizione organizzazione sindacali”. Nel pomeriggio le Commissioni si torneranno a riunire alle ore 15 con la presenza del Sindaco, dell’assessore Dagnino, dell’assessore Vesco e dell’azienda, sempre sul medesimo argomento, quindi la gara, la possibilità di mettere in campo l’ATI, quindi ci saranno le audizioni, se possiamo chiamarle così della Giunta e della Regione su questo tema con inizio alle ore 15. Spero e mi auspico di avere accontentato tutti, perfetto! benissimo! Ritornando invece alla Commissione di stamani, direi che se il Movimento 5 Stelle vuole iniziare con la illustrazione della mozione, in modo da poi articolare da parte della Giunta la sua opinione e successivamente gli interventi dei Consiglieri e poi andare avanti nei lavori o se no mi dicano i Consiglieri”.

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

Grazie Presidente.

Avrei bisogno di un aiuto, perché avevo presentato due mozioni sul discorso e quindi avrei bisogno gentilmente di sapere quale sia delle due, perché in questo momento non ho la documentazione qui, anche perché sono domande”.

MALATESTA - PRESIDENTE

“Il dovere istituzionale era quello di trattare la mozione che è stata rinviata in Commissione, ma nulla toglie di ampliare su quell’argomento la discussione.

Se ha quindi una mozione che fa parte dello stesso argomento, non c’è nessun problema.

Collega Gioia, a parte per gli interventi, deve chiedere l'intervento dal suo posto, invece che fuori posto.

Detto questo, siccome è stata rinviata in Commissione, sì”.

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Era quella più vecchia, in effetti, perché ce ne era un'altra di aprile 2015. Intanto spiego la mozione che era stata rinviata, presentata in Consiglio. Noi in questa mozione chiedevamo ed è una cosa che già più volte abbiamo fatto notare alla Giunta e ad AMT, che per poter usufruire dello sconto per categoria ISEE, è necessario essere iscritti al collocamento con una categoria di disoccupato. Un disoccupato è di solito qualcuno che, diciamo arrivando dal mondo del lavoro dipendente, perde il lavoro perché viene licenziato e finisce nella categoria dei disoccupati, mentre è diversa la categoria degli inoccupati, che sono quelle persone iscritte al collocamento, ma che provengono dal mondo del lavoro autonomo o che comunque non hanno mai lavorato e vengono considerati diversamente. Mi risulta che in AMT per poter usufruire degli sconti sull'abbonamento e di tutte quelle caratteristiche, bisogna essere disoccupati con l'ISEE e tutto quanto. In questo momento in cui il mondo del lavoro è completamente cambiato, è evidente che questa comporta una differenza di trattamento molto grave fra persone che di fatto provengono da un lavoro che possiamo definire dipendente, anche se dal punto di vista formale in realtà magari sono partite Iva che hanno svolto un lavoro quasi per un solo datore di lavoro. Noi chiediamo che, sia considerato semplicemente il reddito ed eventualmente la iscrizione alla lista di collocamento, ma non utilizzare la differenziazione fra disoccupato e inoccupato per dare a tutti i cittadini le stesse possibilità di poter usufruire di questi sconti, per l'utilizzo degli abbonamenti agevolati, anche perché è evidente che siccome dal punto di vista reddituale le due persone sarebbero identiche, perché quello che conta alla fine è il reddito ISEE, è evidente che andiamo a creare nei confronti di quelle persone che sono appunto inoccupate, l'occasione di evadere il pagamento del titolo di viaggio, perché se non hanno i soldi, non possono certo comperarsi l'abbonamento intero. Un'altra cosa che chiedevamo era di cercare con Trenitalia un accordo, affinché i controllori di AMT possano salire sui treni per verificare i titoli di viaggio sui treni locali, in modo che ci sia la possibilità per AMT di recuperare una parte del certo biglietto inevaso che c'è quando si sale sui treni, perché sui treni e lo possiamo vedere tutti, tutti prendiamo il treno, i controlli vengono fatti dal confine di Genova in fuori, perché all'interno è rarissimo che ci siano dei controlli da parte dei controllori delle Ferrovie. Ci saranno mille motivi perché questo avvenga, sicuramente il fatto che loro comunque gli 8 milioni e 500 mila li prendono da AMT, che il passeggero paghi o non paghi il biglietto, questo sicuramente non agevola gli interessi delle Ferrovie nell'effettuare questi controlli, che poi dopo loro abbiano poco personale dedicato a questa cosa, magari proprio per abbassare il più possibile i costi di un servizio che ci viene venduto a pacchetto, questa può essere un'altra questione. Direi, visto che abbiamo molte persone in AMT che potrebbero svolgere questo compito, la nostra richiesta è appunto quella di sollecitare un accordo con le Ferrovie al fine di effettuare questa possibilità di controllo. Ecco, poi volevo porre il problema sul fatto che, quando era passato il nostro ordine del giorno che chiedeva ad AMT di creare un biglietto soltanto autobus, ovviamente quella era l'intenzione, immagino di tutto il Consiglio, non solo del Movimento 5 Stelle, era quello di creare una linea di vendita soltanto autobus, un biglietto singolo e non il carnet ad esempio. Noi chiediamo di creare un carnet per il biglietto solo autobus, cosa

succede però? Succede che se dovessimo utilizzare lo stesso sistema che viene utilizzato per il biglietto integrato, cioè di fare uno sconto sui dieci biglietti, dovremmo chiedere di fare un pagamento a 14 euro per un carnet da dieci solo autobus. Noi volevamo chiedere alla Giunta di valutare la possibilità di introdurre un sistema diverso, di dare invece che uno sconto sul carnet, di omaggiare il biglietto, si può studiare un sistema dieci più uno, se il dieci più uno fosse una cosa che l'azienda non riesce a sopportare. Si può studiare di fare un carnet che non è dieci, ma magari è quindici più uno, ecco in modo che il costo del biglietto regalato venga spalmato su più biglietti possibili, cercando di limitare al massimo quello che sarebbe inevitabilmente un mancato incasso per AMT da questo punto di vista, però questo permetterebbe di avere due carnet, il carnet solo autobus e il carnet integrato e di dare, completare lo scopo per il quale noi avevamo proposto il biglietto solo autobus, che era quello di avere dal punto di vista del calcolo, un numero, il più preciso possibile di persone che prendono il treno e chi invece non lo prende. L'idea del biglietto soltanto autobus, era stato quello di dire che, visto che c'era questo litigio costante fra AMT e le ferrovie sul numero dei passeggeri, a parte poi lo studio che è stato fatto successivamente dall'Università, sul quale noi siamo rimasti un po' perplessi a dire la verità, forse il sistema più semplice è questo, cioè creiamo un titolo di viaggio che può essere usato solo sugli autobus o autobus più treno e a questo punto avremo la possibilità di contarli in modo preciso. Se poi si trovasse il modo di ampliare questa differenziazioni anche sugli abbonamenti, avremo il numero proprio preciso, però magari quello può essere fatto in un secondo momento, se il sistema dei biglietti dovesse dare magari dei numeri che non concordano con una realtà magari più semplice da determinare. L'altra cosa poi che volevamo chiedere era nel momento in cui noi dovessimo avere la possibilità di avere i WTV sui treni, allora ci sarebbe la possibilità di introdurre anche l'integrato sms, quindi chiedevamo che ci fosse anche un biglietto integrato sms con il costo di 1.60 più quelli che saranno i costi per il messaggino. L'altra cosa che chiedevamo era di consentire l'acquisto di altri titoli di viaggio di corsa singola, anche di sms, parlavamo sostanzialmente degli ascensori, so che questo nel frattempo poi è stato implementato, quindi questa parte qua decadrebbe. A questo punto volevo chiedere, perché noi avevamo preparato un piano un pochino più dettagliato di quello che poteva essere un sistema di bigliettazione un po' più moderno e però abbiamo delle notizie discordanti sul discorso dei costi del biglietto sms, perché parlando con gli uffici, con varie persone, a noi risultava che, AMT non pagava l'agio quando viene emesso un biglietto sms, perché praticamente il costo finiva nel costo del messaggino sms. Praticamente l'agio che normalmente AMT paga ai tabacchini, a chi vende i biglietti, veniva risparmiato, perché veniva ricavato dalla società telefonica e dalla società che gestisce la bigliettazione elettronica, attraverso il costo del messaggino. Invece questa mattina mi è giunta una notizia discordante, per cui avrei bisogno di avere una certezza su questo argomento, una descrizione esatta dei costi, se ci sono costi ad esempio di contrattualistica con queste società, se c'è un contratto che prevede dei costi minimi annuali, degli abbonamenti ecc., per poter poi eventualmente proseguire; però in pratica tra le novità che noi avevamo chiesto, che avremmo chiesto, c'è intanto un biglietto cumulativo per i bambini che prendono l'autobus, perché assistiamo a delle scene ridicole di maestre che con venti bambini a bordo, si devono dedicare a timbrare venti biglietti, uno per ogni bambino, i genitori che devono fare arrivare il bambino con il biglietto in mano se no il bambino non può andare in gita. Credo che AMT per quello che riguarda le scuole, dopo che ha ritirato quel famoso servizio che aveva una volta di affitto dell'autobus dovrebbe perlomeno creare un biglietto cumulativo fino a venti bambini, noi abbiamo supposto un costo di 10 euro, cioè 50 centesimi a bambini.

Uno, questo è un messaggio per dire prendete l'autobus, secondo una semplificazione per le maestre che finalmente potranno dedicarsi a guardare i bambini, che ovviamente essendo carne che cresce sono solitamente molto scalmanati. Un'altra cosa che ci era venuta in mente è questa, noi oggi abbiamo un biglietto giornaliero che vale ventiquattro ore del costo di 4. 50 euro, che corrisponde più o meno a tre biglietti, a tre corse, quindi in pratica una persona si sveglia la mattina e se programma di fare più di tre corse, sa che gli conviene comperare il ventiquattro ore. Ora, purtroppo succede spesso che durante la giornata il programma cambia e quindi può capitare che una persona fa una bella scommessa e poi la perde, fa la scommessa con se stesso e poi la perde, magari poi l'autobus lo prende soltanto una volta e quindi si fuma 3 euro di bigliettazione, oppure alla rovescia, può capitare che una persona parta la mattina pensando di prendere l'autobus due volte e poi lo prende sei volte, a me è capitato diverse volte, ovviamente con un aumento di costo notevole rispetto a quello che avrei potuto avere con il costo del biglietto giornaliero, chiaramente su carta non è che si possono fare i miracoli, mentre con i messaggini elettronici, si potrebbe pensare di utilizzare una roba come si usa o come si usava perlomeno quando sono stato a Londra l'ultima volta, qualche anno fa, che dopo un certo numero di corse si viaggia gratis. Loro lo possono fare perché hanno un biglietto elettronico, una tessera elettronica propria, per cui possono fare quello che vogliono, chiaramente però con il biglietto sms noi abbiamo un database dei biglietti che sono stati venduti, per cui noi proponiamo di studiare insieme alla società che fa questo tipo di vendita, che emette il biglietto, una procedura per cui il terzo acquisto di biglietto fatto nella stessa giornata, nella stessa data, emette un biglietto che vale fino alla mezzanotte, invece che i 110 minuti classici, in modo da premiare quelle persone che prendono l'autobus, senza costringere a fare la famosa scommessa mattutina del biglietto normale piuttosto che il biglietto giornaliero. È una cosa che si potrebbe fare e che sicuramente darebbe un messaggio molto positivo alla cittadinanza. Se prendi spesso l'autobus e lo paghi con il biglietto sms; ricordiamo che con questo sms AMT risparmia perlomeno i costi di stampa dei biglietti e i costi di distribuzione, lo premiamo dandogli una validità che duri fino alla mezzanotte. Stavo guardando se ci sono altre cose, direi per adesso di no, se salta fuori qualcosa magari riprendo la parola”.

ORE 09.43 ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE CARATOZZOLO

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie consigliere.

Direi per adesso e anche per dopo.

Consigliere Bruno, prego”.

BRUNO (F.D.S.)

“Ringrazio il Movimento 5 Stelle e soprattutto sono d'accordo sulla prima parte dell'intervento. Sulla questione tariffaria, a me pare che ovviamente ci muoviamo in un terreno che, comunque ci si muova, in qualche modo probabilmente si fanno degli errori, nel senso che io dividevo, anzi forse l'avevo già fatta io cinque anni fa la proposta che alcuni di voi avevano fatto, di iniziare a seguire il percorso di Tallinn, cioè di quelle città europee in

cui c'è una normativa nazionale e una volontà locale di eliminare i costi della bigliettazione. Il servizio pubblico viene pagato dalla fiscalità generale, anche adesso noi paghiamo il biglietto per i due terzi con la fiscalità generale e in più paghiamo il costo della bigliettazione, più che impegnare persone a valutare l'evasione, forse converrebbe impegnare persone a far funzionare il servizio, questa è la mia posizione forse un po' isolata. In questo quadro, in questo contesto che evidentemente oggi non è proponibile finché a livello nazionale non si cambia la Legge Burlando, però non so fino a che punto venga condiviso, invece la semplificazione dei titoli di viaggio, è una delle cose che aiuta o non aiuta il sistema di trasporto pubblico. Nel senso che, se noi pensiamo ad un sistema di trasporto pubblico in cui ci sono i vettori in competizione tra di loro, come in parte è anche e soprattutto per responsabilità di Trenitalia, che è finanziata anche dal pubblico, ma che si comporta come il peggiore dei privati e i peggiori del pubblico, ma se i diversi vettori sono in competizione tra di loro, è evidente che, è esattamente il contrario di quello che succede nelle città europee, in cui il funzionamento positivo di un vettore, del treno, della nave o del bus, ha effetti positivi su un intero sistema. Uno può magari pagare qualcosa di più, perché non prende la nave, non prende il treno, ma se tanti prendono nave e treno, meno prendono i pullman, più il sistema di trasporto pubblico va meglio. In questo senso a me pare che alcune delle proposte che voi avanzate sono assolutamente condivisibili, altre vanno invece verso un po' lo spaccettamento, altra cosa tra il biglietto integrato e il biglietto solo bus. Altra cosa sarebbe invece pensare, secondo me, ad inserire un biglietto di quartiere, cioè a fronte di un biglietto da un'ora e mezza o quello che è, ci sono magari molte persone che fanno non so tre fermate, due fermate, quattro fermate e che effettivamente potrebbero e questa è una vecchia proposta del secolo scorso, il collega Caratozzolo se lo ricorda bene e anche i banchi, si potrebbe forse pensare ad introdurre il biglietto di quartiere. Detto questo, va bene discutiamone, però io sono un po' perplesso su accentuare l'eliminazione della integrazione. Mi rendo conto che Trenitalia fa di tutto per farlo e non è che sia responsabilità solo nostra, ma a me pare che un sistema disintegrato, un sistema in cui ci siano un sacco, per non dire altro, di titoli di viaggio in cui una persona normale non ci capisce niente, mi pare insomma che renda il tutto molto più difficile. Detto questo, molte delle cose, tipo anche l'sms per il biglietto integrato, l'ISEE, personalmente li condivido in maniera convinta”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie consigliere Bruno.
Consigliere Putti, prego”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Volevo aggiungere alle riflessioni fatte in precedenza, una riflessione iniziale ed alcune domande. La riflessione iniziale parte dalla scommessa grossa che sta dietro al trasporto pubblico, che io vorrei capire se è quella che questa Giunta sta percorrendo e sta provando ad affrontare, la scommessa grossa, secondo me è questa. Il trasporto pubblico, visto come servizio essenziale per una comunità, per consentire l'esercizio di alcuni diritti, io ritengo come ho detto più volte, la mobilità sia un diritto della popolazione e la possibilità quindi di incontrarsi, di andare a lavorare, di accedere agli altri servizi della città, la cultura, secondo me è fondamentale da questo punto di vista, questa è la grande scommessa!.

Se questa è la scommessa, fino ad oggi secondo me è stata anche in parte persa, perché ha dato l'occasione, come spesso è successo purtroppo nel pubblico, per arroccamenti dietro questa necessità dall'altra parte ed io mi riferisco e non ho paura di dirlo anche ad esempio ad alcune posizioni dei sindacati specifici, per cui spesso fanno arroccamenti dietro a questa cosa, non cogliendo in realtà che così indeboliscono il profondo valore di quel servizio e questa miopia secondo me va combattuta fortemente. Secondo me questa è la scommessa da portare avanti in maniera forte e decisa e quello che accennava prima il consigliere Bruno, cioè all'idea che questo tipo di servizio si possa provare a pensarlo come servizio, non a bigliettazione, ma non perché vogliamo fare la cosa fantastica e andare sui giornali, ma perché se realmente riusciamo a provare a giocare questa scommessa, dobbiamo capire come la nostra società può sostenere questo diritto in modo tale che stia in piedi, chiamando a questa alleanza però tutte le forze, comprese quelle sindacali e quindi portandocene anche un po' con forza. Capisco anche che nel braccio di ferro comune che c'è stato in passato c'era anche indubbiamente questo tentativo. Rispetto a questo io voglio avere, però poi nella seconda parte alcuni dati, cioè noi in questi due anni abbiamo ridotto le corse, abbiamo ridotto il servizio. Questo ha portato ad una ovvia riduzione anche dei biglietti e degli abbonamenti. Volevo capire qual è stata nel rapporto la riduzione di biglietti e di abbonamenti, per capire se ed io pecco un po' di presunzione rispetto a questo, nel senso che, credo che se questa è la nostra direzione, quella di cui parlavamo prima, ridurre il servizio e ridurre le corse, alla lunga non porta a quella stabilizzazione per cui miracolosamente si regge in piedi quella roba, ma porta alla disaffezione del servizio e all'idea che la gente sempre meno consideri il servizio del trasporto pubblico come qualcosa che gli è funzionale per vivere. Esempio stupido e piccolo, però ho sentito diverse persone dire ma io lavoro a San Pier d' Arena, mi costa meno, mi è più comodo andare con la macchina e posteggiare attorno al VTE piuttosto che prendere l'autobus o prendere l'autobus più treno. Non credo che sia vero che gli costa meno in termini di tempo, e in termini di soldi, però si sta muovendo questa abitudine mentale e quindi credo che se la nostra direzione è solo questa, cioè di serrare le file sui costi, alla lunga è una direzione perdente e vorrei appunto sapere se i dati ci restituiscono questo, cioè se noi abbiamo ridotto le corse di uno, non abbiamo ridotto gli incassi di uno, ma probabilmente li abbiamo ridotti di tre. Vorrei capire se questo dato è reale, oppure se non è così e avere, invece, rispetto alla strategia generale, la restituzione, quali sono le direzioni di strategia rispetto a quello che dicevo prima, che voi avete pensato e se sia così improbabile e impossibile provare invece a pensare ad una direzione come quella che condividevamo con il consigliere Bruno, per cui sostanzialmente si trovano delle nuove vie per sostenere il trasporto pubblico, che non siano più così strettamente legate alla bigliettazione".

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie consigliere Putti.

Consigliera Comparini, prego”.

COMPARINI (LISTA DORIA)

“Grazie Presidente.

Avrei una domanda in particolare, volevo sapere se per caso è stato fatto, se sappiamo qual è la tipologia di utenza principale sui nostri mezzi pubblici. Uso poco l'autobus, mi sembra che le poche volte che lo utilizzo, perché abito in centro e vado a piedi, che la maggior parte degli utenti siano persone anziane, un po' di bambini, molte signore extracomunitarie e pochissime persone della mia età o comunque persone attive nel mondo del lavoro. Grazie”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie.

Consigliere Villa, prego”.

VILLA (P.D.)

“Grazie Presidente, grazie Assessore.

Abbiamo parlato a volte e spesso di biglietti indifferenziati, cosa intendo dire? Le cosiddette corse brevi, per riuscire a far sì che quello che diceva Putti si possa realizzare come in altre città di Italia. Il fatto che uno per poter effettuare magari almeno cinque, dieci fermate al massimo possa pagare un biglietto differente da quello che chiaramente parte da Prato e va fino a Voltri o va a Capolungo. Eventualmente chiedo se è stato pensato in questo piano tariffario una ipotesi di questo tipo ed eventualmente riferirla magari in questa sede visto che si parla di tariffe. In secondo luogo, questa cosa andrebbe secondo me anche valutata sul discorso dei cosiddetti servizi integrativi. Credo che il servizio che stiamo dando alle alture, comunque alle frazioni con i servizi integrativi di privati pagati da Comuni, potrebbe essere sostenuto in parte anche o eventualmente da un leggero aumento delle tariffe, in modo e maniera che la gente possa ritornare a prenderlo, ma a loro si possa dare un servizio adeguato, non come quello del taxi bus, che obiettivamente in alcune zone della città non sta funzionando, quindi è inutile far pagare poco lo stesso biglietto dell'autobus, quando in realtà comunque non si dà un servizio idoneo. Penso che la gente preferirebbe piuttosto pagare dieci centesimi di più, ma avere un servizio integrativo efficace ed efficiente e questo chiedo se possa essere o meno valutato. Anche io avrei chiesto quello che ha chiesto il consigliere Putti, perché sono uno di quelli che sono un sostenitore del biglietto differenziato o meglio di quello da 1.60 e 1.50 e lo ribadisco anche in questo caso, come ho già fatto in altre occasioni, perché la ritengo uno dei modi per diversificare l' offerta da parte di AMT, cosa che secondo me non sta facendo del tutto, ma amplierebbe sicuramente il numero degli utenti, perché qui non si deve parlare di aumentarli i biglietti, ma si dovrebbe parlare di abbassarli, in modo e maniera che la gente ritorni probabilmente ad usare l'autobus. Facevamo un breve calcolo con un collega consigliere prima, che almeno dai numeri che ci sono dati, più o meno è calcolato che ogni persona usa, ogni cittadino genovese usa l'autobus sessanta giorni circa all'anno, che sono obiettivamente pochi e lo dicono i numeri, lo dicono la crisi economica, lo dicono le non entrate che anche AMT come tanti altri Enti, come tante altre città non sta introitando, almeno mi sembra che i numeri siano 11 milioni più 2 milioni e 500, siano intorno ai 13 milioni e 500 mila. Vorrei capire quindi anche rispetto all'anno precedente quando sono scesi il numero dei biglietti venduti e degli abbonamenti venduti. Credo, inoltre che si dovrebbe ricontrattare, come ho già detto cento volte, come ha già fatto credo questa Amministrazione, il discorso della tariffa che noi paghiamo a Trenitalia, circa 7 milioni di

euro, perché noi li paghiamo su dei biglietti su corse che vengono effettuate. Bisognerebbe capire un po' più nel merito, se noi capiamo ed era un nostro tentativo quello di proporre appunto un biglietto differenziato da 1.50 o 1.60 quante sono le cose. Sarebbe bello riuscire ad integrare anche questa differenziazione sul discorso degli abbonamenti, credo che ritornerebbe probabilmente a fare o ad invogliare le persone a fare abbonamenti o di un tipo o dell'altro e penso che ci sarebbe un rispetto efficace per quanto riguarda il discorso appunto delle tariffe. Ho notato, ho riproposto per un discorso di efficacia e di importante controllo che in altre città, come ho già ribadito in questa occasione, che si consenta agli autisti di potere a loro volontà o meno poter effettuare controlli sui passeggeri in salita e a loro chiedere eventuali biglietti. Ho notato, inoltre, che l'unica possibilità di salita, sempre in altri tipi di aziende di mobilità, è quella di far salire le persone soltanto davanti, in modo e maniera che possano comunque essere osservati anche dall'autista, che nel frattempo effettua la sosta. Grazie”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie al consigliere Villa.

Ci sono altri interventi o cominciamo a rispondere?

La parola all'assessore Dagnino, prego”.

ASSESSORE DAGNINO

“Naturalmente rispondo ai temi generali e poi abbiamo qui il Dottor Paolo Ravera, che è il dirigente responsabile di tutto questo settore che poi risponderà alle cose specifiche. Parto dal ragionamento, che naturalmente ha fatto il Consigliere Putti ed in parte anche il consigliere Antonio Bruno. È chiaro che l'Amministrazione, anche io personalmente, ho sempre considerato il trasporto pubblico un servizio essenziale e un diritto alla mobilità. Consigliere Putti mi permetta una battuta, come è noto io non ho auto privata e ho sempre lavoro molto lontano da casa, perciò figuriamoci se non capisco io questo elemento fondamentale. Di fatto io per andare a lavorare, per tutta la vita non ho avuto altra alternativa che il trasporto pubblico, peraltro integrato. È chiaro che questo concetto lo devi calare nella realtà della situazione, della legislazione del sistema nazionale e di questo tema abbiamo anche già parlato in questa Aula e sarò molto breve, di fatto dalla metà degli anni novanta a livello nazionale si è affidato questo diritto alla mobilità ad un sistema gestionale affidato a società per azioni. Non è responsabilità né mia, né sua, questo è il dato oggettivo che presenta delle contraddizioni, per il valore del diritto alla mobilità, ma non solo, ma per il valore dello sviluppo di una città, soprattutto di una città di una certa dimensione per il lavoro, per lo sviluppo proprio della città e anche questo valore sociale a cui faceva riferimento la consigliera Comparini, che mi diceva chi è che utilizza il mezzo pubblico, di fatto ha un alto valore sociale, nel servizio urbano, ma ancora di più nel servizio extraurbano. L'affidare la gestione di questa cosa alla dinamica di società per azioni, presenta delle contraddizioni di fatto e delle difficoltà di tenere l'equilibrio gestionale ed in questo equilibrio ci sta anche quell'aspetto che lei ha toccato dell'arroccamento a volte proprio da gruppo chiuso, che ha avuto ed in questi anni lo abbiamo vissuto, ma anche in passato.

L'ho in parte combattuta, non credo di averla combattuta fino in fondo, l'ho combattuta finché ho potuto e di fatti mi sono presa l'altra volta l'accusa di fascista, che tutto accetto meno che quello, ma non è l'unica contraddizione! Non è l'unica contraddizione, ce ne sono altre, però noi dobbiamo partire dal dato oggettivo di queste contraddizioni. È evidente che, il nostro paese, dal punto di vista del sostegno pubblico riusciva a sostenere anche il disequilibrio di queste aziende, ma è avvenuto qua, è avvenuto in tutto il paese, poi ad un certo punto non ci è più riuscito "il paese" a sostenere il disequilibrio di queste aziende. Credo che, però, quando voi approvate il bilancio e fate un po' il paragone tra la quota che il Comune di Genova pone a sostegno del trasporto pubblico, che è sostanzialmente quasi pari a quella che pone per i servizi sociali, vediamo che è una delle voci più alte e perciò credo che in qualche modo alla sua domanda: ma la Giunta la fa questa scommessa? I dati dicono che la fa questa scommessa, l'ha fatta questa Giunta, ma l'hanno fatte anche le Giunte precedenti e credo che qualsiasi Giunta di qualsiasi colore la farebbe per quella ragione che diceva lei, per l'importanza di questo servizio. Il tema della bigliettazione gratuita, che ha toccato anche il consigliere Bruno, anche quello bisogna calarlo nella realtà. Già la legge, come abbiamo già detto tante volte, definisce il 35 per cento di sostegno al servizio proveniente da tariffe, il 65 per cento proveniente da contributi pubblici. Ciò vuol dire che quando io salgo con il mio abbonamento sull'autobus, con il mio abbonamento annuale o il mio biglietto, il mio contributo copre il 35 per cento del mio costo e ve lo dice la legge, perciò anche quello è un dato oggettivo, tra l'altro la nostra città è una città dove l'utilizzo del servizio pubblico è molto alto, , anche rispetto ad altre Città Metropolitane.

AMT, per quanto riguarda i proventi da tariffa, è al di sopra di questo 35 per cento come è noto, di poco, ma è al di sopra, però sono sempre 56 – 58 milioni l'anno, perciò una dinamica di tariffazione non esistente significa automaticamente trovare da qualche parte quella cifra ed anche quello io credo che i bilanci attuali del sistema e non solo quelli del Comune di Genova, non abbiano le condizioni per potersi avviare verso una scommessa di questo tipo, mentre sull'altra le ho risposto. Sul problema della riduzione del servizio, in questi tre anni ormai non abbiamo fatto operazioni di riduzione del servizio, cioè l'ultimo grande taglio del servizio, il famoso milione e mezzo di chilometri, è stato fatto mi sembra nel 2011, cioè dalla Giunta precedente ed erano partiti con un taglio di 3 milioni di chilometri e noi abbiamo fatto degli aggiustamenti, cercando anche un po' di innovare. Il riferimento al multi taxi che faceva prima il consigliere Villa, che peraltro una volta ingranato funziona, è il tentativo di andare a dare delle risposte a domanda non debole, debolissima, con soluzioni diverse, come anche il discorso dei sub affidamenti a ditte private. Abbiamo toccato laddove i pullman viaggiavano vuoti, che non è secondo me il taglio del servizio, perché non ci siamo sognati di tagliare l'uno o di tagliare il diciassette, anzi il lavoro che abbiamo fatto sulla Val Bisagno è stato un lavoro addirittura costituendo con il Municipio un comitato di monitoraggio che ha seguito questo iter e direi che l'offerta ora della Val Bisagno, che è come sapete la zona che, avendo soltanto la gomma è la zona più delicata della nostra città dal punto di vista del trasporto. Ancora ieri, l'altro ieri ero in Municipio, in Val Bisagno si parlava di queste cose con questo gruppo che segue, c'è la consigliera Scarfogliero che è del gruppo di monitoraggio del Municipio e loro mi dicevano che ora l'offerta sull'asse principale è un'offerta sufficiente. Sul fatto di quanta proporzione c'è tra la riduzione delle entrate e la riduzione del servizio, è un dato che lo forniremo poi successivamente, perché bisogna un attimo focalizzarlo. Volevo rispondere ancora rispetto alle domande della vostra mozione, al secondo punto, a quello dell'utilizzo dei controllori AMT sui treni. Questo il regolamento di Trenitalia non lo permette e peraltro le risorse AMT destinate a questa attività sono già appena sufficienti per

monitorare la nostra rete. A conclusione di questo mio intervento e prima di passare la parola per le domande più specifiche, volevo però dirvi una cosa, come sapete e ne parleremo martedì, ma ne abbiamo anche già parlato, alla fine di quest'anno si dovrebbe concludere l'iter della gara regionale del trasporto, nel senso che la nuova legge regionale del dicembre del 2013, come abbiamo detto più volte in questa Aula, ha riorganizzato la governance del trasporto pubblico radicalmente! Noi dobbiamo vedere questi mesi davvero come mesi di transizione, perché anche l'aspetto tariffario, ora noi rispondiamo a tutte le domande precise, però anche il tema delle tariffe sarà visto dal 1 gennaio 2016 in modo totalmente diverso, nel senso che, la Regione Liguria ha affidato a degli esperti, come sapete uno studio su tutta una serie di tematiche e naturalmente anche martedì verrà questo discorso, sono stati approfonditi i servizi minimi, il programma di esercizio, i costi standard, ma è stato anche approfondito il tema del quadro tariffario regionale, perché è evidente che nel momento in cui fai una gara regionale, la tendenza con tutte le difficoltà è di avere una uniformità e perciò di raggiungere un sistema tariffario unico regionale. Intanto la situazione della Regione presenta una varietà tipologica veramente enorme, soprattutto nell'extraurbano, nell'extraurbano andiamo dalla tariffa unica di Imperia, che ha una tariffa unica per qualsiasi percorso, dalla Provincia di Imperia a tariffe chilometriche. Naturalmente il progetto di tariffazione, di sistema tariffario unico regionale, tratterà alcuni principi a cui si arriverà e che poi verranno concretizzati io credo per step, perché non credo che ci si potrà arrivare immediatamente e sono e ve lo dico per titoli il modello tariffario a fasce chilometriche per tutti i servizi extraurbani, naturalmente per il servizio urbano no, una serie di titoli di viaggio chiaramente omogenei, il raggiungere la integrazione tariffaria gomma – gomma e gomma – ferro per tutta la Regione, cioè quello che è il nostro modello di integrazione treno – pullman che è l'unico in Regione, cioè abbiamo alcuni limitatissimi casi di integrazione gomma – gomma. È chiaro che è un modello importante, ne abbiamo discusso tante volte in questa Aula ed è il Consiglio Comunale che ha deciso, anche giustamente di non disgregare questa integrazione ed è da lì che deriva il fatto che noi abbiamo sempre questo rapporto contrattuale con Trenitalia a cui faceva riferimento il consigliere Villa, ma perché abbiamo scelto di tenere l'integrazione come un valore e questo è talmente un valore, talmente un elemento fondamentale nel quadro tariffario della Regione, che lo studio di specialisti lo indica come obiettivo chiaramente per tutta la Regione. In questo quadro, perciò tariffe uguali ed omogenee su tutto il territorio, integrazione, sistema di bigliettazione elettronica estesa a tutto il territorio, anche qui è un obiettivo complesso, ne abbiamo già parlato, la vicenda della famosa Belte è stata una vicenda molto travagliata in questi anni, tutta regionale, ma molto travagliata. Ecco, poi in questo contesto saranno collocati tutti quei titoli di viaggio, che avranno, che hanno una calmieratura di vario tipo, per fasce sociali, sulle fasce deboli, sui biglietti delle collinari, ad esempio tutta questa partita di queste tariffe speciali, che sostanzialmente il Comune sostiene dal punto di vista economico; verranno ovviamente in futuro discusso nel prossimo gestore, perché è chiaro che ogni Comune potrà scegliere che cosa fa, cioè quello che fa il Comune di Genova oggi rispetto alla socialità, non è certo uguale a quello che fa il Comune di Chiavari, cioè il Comune di Genova fa molto di più per sostenere i titoli di viaggio di quella che viene definita la socialità, cioè i titoli di viaggio ridotti per determinate categorie. Perciò essendo una situazione a livello regionale non omogenea, è evidente che quella partita sarà una partita che si gestirà ogni Comune con il futuro, i futuri vincitori e gestori del trasporto. Ecco, volevo dirvi questo, perché ogni ragionamento lo dobbiamo mettere in questo contesto. Scusate, se mi sono un attimo dilungata”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie all’Assessore.

Ascoltiamo ancora alcune risposte tecniche da parte del Dottor Ravera se non ho inteso male, giusto?”.

PAOLO RAVERA (DIRETTORE COMMERCIALE)

“Mi sentite? Buongiorno.

Vado in ordine in base alla mozione ex articolo 58 del 24 ottobre 2013. La questione dei carnet di viaggio, biglietti ordinari, carnet e quindi la proposta di modifica e di introduzione di un carnet solo AMT per undici biglietti a 15 euro e sostanzialmente la modifica dell’attuale carnet di dieci biglietti integrati per dieci biglietti a 15 euro portati a 16 euro, questa operazione costerebbe all’azienda in termini di minori ricavi oltre 1 milione di euro. Questo chiaramente è un problema per le casse della società, si può fare, ma va trovata ovviamente una copertura in questo senso, perché si tratterebbe di uno sconto del 10 per cento, di fatto uno sconto sulla tariffa commerciale attuale. La questione ISEE. La questione ISEE è piuttosto complessa ed effettivamente dal punto di vista sostanziale una partita Iva che lavora con un unico committente, piuttosto che un disoccupato iscritto alle liste di collocamento o beneficiario di una indennità di disoccupazione, ha effettivamente esattamente più o meno la stessa condizione. Il problema, non mi dilungo su aspetti fiscali e di organizzazione dei controlli per evitare abusi da questo punto di vista a cui è sottoposta l’azienda quando rilascia questo tipo di agevolazione. È evidente che, la differenziazione deriva proprio da questo problema di controllo. Non mi dilungo, perché nel frattempo è sopraggiunta una legge nazionale, che sta rivoluzionando completamente il sistema della società legata all’ISEE e quindi alle fasce di reddito e quindi anche sostanzialmente alla possibilità di accedere a sistemi di socialità anche per il TPL. Attualmente, infatti si sta passando da un sistema parzialmente basato su un’autocertificazione reddituale, ad un sistema invece molto controllato in particolare dall’Inps. Ad oggi questo sistema non è a regime e non nascondo che molto probabilmente avremmo delle sorprese riguardo alla platea di coloro che potranno beneficiare di agevolazioni tariffarie nel caso del TPL, ma in generale alle agevolazioni alla socialità, quindi penso che occorra aspettare i risultati a regime di questa nuova normativa che è rivoluzionaria, vedremo, non si sanno ancora i risvolti. Per quanto riguarda il discorso dei ticket via sms, dunque il ticket via sms è valido solo sulla rete AMT ad 1.50 e vale 110 minuti, quindi vale dieci minuti in più del biglietto cartaceo, questo per controbilanciare l’eventuale costo, in base ovviamente alla tariffazione di ciascun cliente dell’invio dell’sms e mi sembrava che ci fosse una certa confusione sul discorso del costo di distribuzione di questo tipo di biglietto. AMT sostiene un costo a favore degli operatori telefonici per la vendita di questi biglietti, ed è un costo analogo a quello che sostiene per la distribuzione dei biglietti cartacei, quindi una provvigione che copre sia la provvigione che viene data per i biglietti cartacei, sia tutti i costi di stampa e di distribuzione e quindi è sicuramente un costo competitivo, ma analogo a quello sostenuto per i biglietti cartacei. La distribuzione di questi biglietti non è gratis per AMT, ma dobbiamo pagare le compagnie telefoniche, tutte le maggiori compagnie telefoniche. Va da se che qualora questo tipo di sistema si diffonda sempre più rapidamente, anche i costi che potranno essere contrattati con le compagnie telefoniche scenderanno.

Per quel che riguarda l'applicazione alla tariffazione integrata con Trenitalia di queste tipologie di biglietti, quindi in particolare quella via sms, AMT non più tardi di un anno fa ha fatto una richiesta a Trenitalia, di potere sperimentare sistemi di bigliettazione integrata con sistemi diversi, non solo credito telefonico, ma anche altro tipo, sempre via cellulare, con altri sistemi di pagamento in particolare PayPal e carta di credito. Trenitalia ha risposto no, adducendo difficoltà in merito al controllo di queste tipologie di titoli di viaggio. Tenete presente che, il discorso del credito telefonico è applicabile solo a tipologie di biglietti fino a 5 euro per legge, quindi la vendita di abbonamenti tramite tablet e cellulare, non può passare attraverso gli operatori telefonici, ma solo attraverso sistemi bancari, in particolare carta di credito. AMT da questo punto di vista sta studiando questo tipo di introduzione di queste tipologie, ovviamente le tariffe di AMT sono per oltre il 90 per cento integrate con Trenitalia, quindi occorre una condivisione e un'autorizzazione anche dall'altro vettore ferroviario. Per quanto riguarda il discorso della corsa singola, dell'introduzione del biglietto sms come corsa singola, vi ricordiamo che, AMT ha introdotto da giugno 2014 il biglietto corsa singola per ascensori via sms. In realtà tecnicamente si tratta di un biglietto avente validità dieci minuti, comunque sostanzialmente è stato fatto. In riferimento al biglietto cumulativo per classi di studenti, AMT fino all'anno scorso offriva un servizio a domanda, quindi al di fuori dell'esercizio del TPL per scuole. Questo di fatto rappresenta giuridicamente un noleggio e quindi all'interno di un contratto di servizio di TPL non è praticabile, per cui la possibilità di un biglietto cumulativo per classi all'interno del servizio di linea è difficilmente praticabile, sarebbe praticabile un discorso relativo ad un noleggio di un bus dedicato ad una classe e questo è stato fatto fino all'anno scorso, ma dal punto di vista giuridico questo AMT non lo può fare attualmente, non ha più l'autorizzazione, qui si entra in un sistema che non è il TPL di linea, ma è sostanzialmente un noleggio con conducente. Il biglietto giornaliero di 4.50 euro con sms e la possibilità con il terzo acquisto della giornata di ridurre, di fare uno sconto, questo veramente deve essere valutato tecnicamente e in questo momento io mi riservo di studiare questa tipologia, eventualmente confrontandoci sugli aspetti tecnici e particolari della questione. Il biglietto di quartiere. AMT nel suo sistema tariffario ha un biglietto ascensori più linee collinari e servizi integrativi di 3 euro, quindi di fatto esiste una forma, che non è un biglietto di quartiere, ma è comunque un biglietto, una tariffa che può venire incontro per così dire alle esigenze di shopping giornaliero all'interno di un territorio ristretto, come potrebbe essere quello del quartiere, ovviamente ci possono essere studi di altro tipo, progetti, proposte di altro tipo e vanno valutate economicamente. Sul discorso del rapporto tra riduzione dei chilometri, sistema tariffario e andamento dei ricavi, come ha accennato l'assessore Dagnino, ovviamente esiste una relazione che va comunque studiata in maniera approfondita e quindi mi riservo eventualmente di dare dei dati più precisi. Tenete presente che, c'è stata una rimodulazione del servizio con riduzione fino al 2011 di chilometri, c'è stata una manovra tariffaria che ha aumentato mediamente del 6 per cento i biglietti a metà 2013 e quindi c'è stata comunque una modifica anche della domanda di mobilità generale, sia nella città di Genova che in tutta l'Italia e chiaramente questi aspetti sono strettamente correlati e vanno valutati, per cui mi riservo di dare dei dati precisi, perché in questo momento rischierei di non esserlo. Sulla stratificazione sociale della domanda di AMT, sì confermo quello che è stato detto, diciamo che il trasporto pubblico viene usato da tutti i cittadini genovesi, ovviamente abbiamo una preponderanza di persone anziane, di extracomunitari, però confermo sostanzialmente che la stratificazione sociale della nostra domanda, corrisponde più o meno alla stratificazione sociale dell'universo di riferimento che è la popolazione genovese.

Servizi integrativi. I servizi integrativi oggi vengono svolti su linee a domanda debole, nelle quali i nostri mezzi per le dimensioni non possono spesso prestare servizio. Attualmente si tratta di 500 mila chilometri su circa 24 milioni di chilometri complessivi della gomma, del trasporto su gomma, quindi i servizi integrativi, la cosiddetta esternalizzazione di cui si parla tanto sono comunque molto limitate. Il fatto di far pagare di più gli utenti che utilizzano questo tipo di servizio, è un discorso che si può essere anche preso in considerazione, però ovviamente non è di competenza di AMT da questo punto di vista, ma riguarda la politica tariffaria generale del Comune di Genova, come anche il discorso della differenziazione tra bigliettazione integrata e solo AMT. A questo punto direi che non ho altri punti a cui rispondere”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie al dottor Ravera.

A questo punto riprendiamo il giro per chi possibilmente ha del tempo.

Consigliere Putti, prego”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Avevo alcune domande e poi due dati che invece volevo dare io in tre minuti.

Le domande per l'Assessore sono: l'AGe nazionale dice che deve essere coperto almeno il 35 per cento da tariffa da bigliettazione. Chiedo è specificato da tariffe da bigliettazione o da altre fonti? Cioè c'è spazio da altre fonti, perché poi le dico le altre fonti. L'altro dato di cui avevo bisogno è: emerge un dato e se è reale questa percezione, che sempre più il servizio pubblico rappresenti in qualche modo una restituzione dello spaccato sociale, cioè mentre sembrava che una volta il servizio pubblico fosse usato trasversalmente dalla popolazione, oggi sembra che il servizio pubblico sia sempre più usato da una popolazione diciamo fascia medio – bassa, qualcuno dice “sfigata”, appartenendoci anche non la definirei così, però dico è sempre più questa la direzione? Cioè corrisponde a quella che è la linea della nostra società, che come dire è una società con sempre più dislivello tra le fasce medio basse e le fasce alte oppure no? Perché questo mi preoccuperebbe da diversi punti di vista. Queste sono le domande. Propongo invece poi dei dati, io ho fatto dei conti, ma prendeteli come un Consigliere della fascia medio bassa che ha fatto due dati e li suggerisce, perché se nel primo caso fosse realmente possibile introdurre il fatto che ci siano delle compartecipazioni diverse ai costi, non solo provenienti da tariffazione. Vi è un dato molto semplice su sette, otto punti che sono: noi ogni anno passiamo al Governo i famosi 4 miliardi di tasse portuali. Se riuscissimo a fare rimanere qua per il sostegno della città, perché porto vuol dire comunque anche camion che circolano, vuol dire problemi per PRA, vuole dire problemi per San Pier d'Arena, problemi per le aree di uscita, di mobilità, oltre che mille altri di cui abbiamo già parlato. Se riuscissimo a fare rimanere qua solo lo 0,6 per cento di questi 4 miliardi, parliamo già di 24 milioni di euro, 0,6 per cento una inerzia in termini percentuali. Se riuscissimo ad intervenire sulla sinergia Genova Parcheggi e AMT, cioè utilizzo delle risorse provenienti dalle aree di sosta per sostenere il trasporto pubblico, quindi altro tipo di mobilità, secondo me da quello di nuovo un altro milione di euro sull'efficientamento della Genova Parcheggi, è legittimo aspettarselo e cambiando anche un po' le condizioni, poi se volete approfondiamo

anche questo dato. Ci sono poi altri piccoli accorgimenti più commerciali suggeriti da alcuni autisti dell'AMT che secondo me sono percorribili, che porterebbero a piccoli introiti, diciamo intorno ai 100 mila euro di pubblicità commerciale all'interno degli autobus. Una ipotesi di quello che chiamano road pricing per chi viene da fuori, quindi che non interessa la mobilità quotidiana, ma la mobilità straordinaria legata al turismo o altro, potrebbe portare semplicemente secondo me un'altra milionata di euro. Tutto questo mettendolo insieme, porterebbe una cifra vicino ai 24 milioni di euro, più circa 5 milioni di euro, che potrebbero essere riservati agli investimenti, dico 24 e dobbiamo arrivare a 57, che è la cifra che più o meno arriva dalla bigliettazione. Se noi ipotizzassimo 24 più 35 per arrivare a 59 e quindi sarebbe più di 57, tenendo conto che già abbiamo messo da parte 5 milioni per gli investimenti, 35 milioni di euro provenienti non da bigliettazione, ma da una sorta di "tassa di scopo", io la chiamerei investimento di scopo, di 87 euro pro capite per 400 mila persone, non 600 mila quanti sono i genovesi, quindi ipotizzando già che 200 mila per varie motivazioni, reddito eccetera, eccetera sono esuli da questo, però 87 euro, l'insieme farebbe circa 57 - 58 milioni per coprire le tariffazioni e lascerebbe 6 - 6.5 milioni di euro di investimento l'anno, con un investimento pro capite di 400 mila persone e di 87 euro, la mia famiglia, che siamo in cinque, vorrebbe dire 87 per cinque. Oggi io non ho l'abbonamento perché mi muovo in moto e potrei usufruirne poco perché lavoro in quattro posti diversi e abito a Murta, se dovessi cambiare quattro autobus per ogni corsa sarei in grande difficoltà, però sarei disponibile a pagare questa cifra, per la mia famiglia sarebbe cinque per nove quarantacinque, 450 euro l'anno, io ho tre figlie, se dovessero pagare l'abbonamento, come faranno a brevissimo, ad oggi pagano i biglietti, spenderei molto di più di quella cifra. Secondo voi è improbabile perseguire una direzione di questo tipo? Questi sono piccoli stimoli, magari anche sciocchi, però ipotizzare che il trasporto pubblico entri a far parte di una progettazione della città e non come dire siamo qualcosa che si subisce passivamente e rispetto al quale bisogna trovare le soluzioni per raccogliere le risorse, ma faccia parte di una pianificazione strategica, come voleva essere il PUM, che poi in qualche modo è rimasto l'album dei sogni, però faccia invece parte davvero di una pianificazione strategica anche economica della città, è così improbabile? Scusatemi per il tempo".

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

"No, grazie consigliere Putti.

Soltanto per dirle che abbiamo ascoltato volentieri il suo intervento, ben oltre anche l'orario. De Pietro, lei è andato oltre già prima, se mi promette di essere breve le do la parola, se no gliela do lo stesso, però con tutti gli impropri dei colleghi. Prego".

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

"Volevo solo far notare che quando si parla di biglietti e sms le risposte sono sempre confuse. Avevo già mandato una richiesta scritta di avere i dati e non mi è arrivata la risposta, dell'sms, della contrattualistica eccetera. Stamattina ho chiesto di avere dei dati precisi sui costi di contratto e la risposta è stata comunque data sempre in modo non numerico, io ho bisogno di avere questi dati. Chiederei gentilmente che mi siano mandati. Grazie".

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Consigliere De Pietro, ringrazio lei per la brevità”.

Consigliere Comparini, prego”.

COMPARINI (LISTA MARCO DORIA)

“Grazie Presidente.

Mi prendo quel poco tempo e non li supero, perché oggi invece io voglio raccontarvi delle cose sul trasporto in altri luoghi. Immagino che chi fa la progettazione del trasporto abbia dei riferimenti e veda un po' quello che succede in giro e penso che quando si guarda il trasporto pubblico, si guardi soprattutto il nostro Stato, ma anche quelli europei. Vi vorrei portare, invece, l'esperienza dei paesi della zona sub sahariana; Africa sub sahariana, ho avuto esperienza perché per volontariato mi occupo di cooperazione allo sviluppo, quindi mi è capitato di trascorrere alcuni periodi della mia vita in Camerun e Repubblica Centro Africana, in Etiopia. Il trasporto pubblico più efficace, l'ho verificato a Yaoundé Camerun, una città estesa, una città che non ha tantissimi abitanti rispetto alle normale città africane, poco più popolata di Genova, ma molto estesa, perché le case sono basse e quindi la città si estende. Anche quella ha un centro in pianura e poi molte zone collinari. A Yaoundé nessuno cammina a piedi, penso di essere stata l'unica a camminare per strada con grande risate da parte dei locali, che non si sognano assolutamente di passeggiare, non è una cosa abituale, ma che usano invece continuamente i mezzi pubblici, li usano tutti, nessuno possiede un'auto privata tranne i funzionari statali o le grandi Hong, la mia per esempio non disponeva di un mezzo privato, quindi mi servivo del servizio pubblico. È un servizio efficacissimo, perché è a misura di utente in ogni senso, chiunque può permettersi di essere trasportato, perché ci sono mezzi che si offrono ad ogni disponibilità economica, se si hanno pochi denari si può usufruire di un trasporto con taxi collettivi ad un costo che varia, io ve lo traduco in termini comprensibili e quindi non con denaro. Una persona che voglia prendere un taxi collettivo inteso come auto per fare un trasporto in quartiere, spende un sesto di una bottiglia di coca cola, una bottiglia di coca cola costa circa un euro, quindi un sesto di una bottiglia di coca cola è molto poco. Se ci si adatta e se si è un po' più giovani si adopera la moto taxi, invece che un taxi automobile, questa cifra si abbate ancora perché costa la metà del trasporto. La cosa particolare è che chiunque esca di casa trova immediatamente un passaggio su uno di questi taxi collettivi, perché percorrono in lungo e in largo le vie della città e si fermano a chiedere ad ogni passante se ha bisogno di essere trasportato, quindi chiunque esce di casa viene lasciato esattamente dove vuole andare, cioè da casa al luogo dove deve andare con una cifra minima. Ci sono trasporti, però per ogni possibilità economica, per cui chi ha maggiori disponibilità può utilizzare un taxi privato o un trasporto ancora migliore e questo vale sia nell'ambito cittadino che nell'ambito extraurbano, perché anche nell'ambito extraurbano i trasporti sono commisurati alle possibilità economiche degli utenti. Ci sono piccoli autobus che trasportano tante persone, anche in condizioni un po' estreme a poco costo, autobus più grandi addirittura dotati di aria condizionata e poi auto private, anche molto belle, a volte i SUV, che trasportano sempre a cifre basse. Vi ho portato questa esperienza non per farvi sorridere, ma perché mentre ero là ed ero seduta insieme a tre o quattro persone su questi taxi, pensavo che guardare un po' esperienze di questo genere, anche per la nostra città potrebbe essere utile, soprattutto per il trasporto in zona collinare, per avere un sistema un po' più veloce, un po' più usufruibile che trasporti dalla collina fino alle linee principali. Forse in

questo caso si intercetterebbero anche altre persone che vanno a lavorare, perché laggiù non lo usano soltanto gli anziani, i bambini vanno a piedi, ma lo usano soprattutto le persone che vanno a lavorare, quindi la fascia di utilizzo è molto più estesa della nostra e molto più puntata sulle persone che effettivamente vanno a lavorare, moltissime donne che vanno al mercato. Lo volevo raccontare perché mi è sembrata una cosa che potesse essere utile”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie consigliera Comparini.

MUSSO E. (LISTA MUSSO)

“Grazie Presidente.

Due cose brevissime, la prima è una notizia ad adiuvandum rispetto alla proposta, a una delle proposte che ha fatto il consigliere Putti e cioè una quantificazione un po' risalente per la verità al secondo mandato del Sindaco Pericu, ma che ebbe a fare in sede universitaria, relativamente proprio all'ipotesi di un pedaggio da istituire per i non residenti che utilizzano la città con il proprio veicolo, parentesi senza avere altre occasioni di pagare qualche tassa per questo utilizzo, quindi piuttosto giustificato anche dal punto di vista logico, diciamo una quantificazione che ha portato a stimare una cifra molto maggiore di quel milione che stimava Putti, perché i veicoli in entrata ogni anno, erano 30 milioni. Per cui, anche a volere e il dato più o meno è rimasto stabile, credo si sia ridotto di poco, anche a volere immaginare un pedaggio di un euro, quindi molto, ma molto contenuto, anche a volere immaginare delle esenzioni per i pendolari che hanno bisogno di entrare con la propria automobile o per i camion che sono diretti al porto e poi non si vede ma immaginando, il gettito potenziale di questa ipotesi è molto, ma molto maggiore del milione. Ho avuto altre occasioni in passato di dire che era una delle cose da percorrere, per cui visto che altri lo fanno, mi associo naturalmente all'idea. Sul tema fondamentale della mozione, approfitto che ho la parola per dire che mi parrebbe corretto, perché la mozione non lo fa secondo me, distinguere l'aspetto della separazione del biglietto integrato dal biglietto solo bus, su cui in questa Aula abbiamo fatto tante battaglie, abbiamo espresso tante opinioni e ricorderete che la nostra era assolutamente favorevole, da un discorso assolutamente legittimo, ma da rendere compatibile con il bilancio attuale, che è quello di approfittarne per mettere un biglietto omaggio e quindi di fatto per fare uno sconto di circa il 10 percento sulle tariffe attuali. È chiaro che sul primo discorso siamo favorevoli, saremo ben lieti anche del secondo discorso, ma come ci diceva il Direttore Ravera, rischia di diventare molto più difficile praticamente. Ancora un commento non proprio necessario, ma durerà trenta secondi sull'intervento molto interessante della consigliera Comparini, in molti paesi ci sono situazioni di questo tipo, sono di solito paesi e credo che anche quelli che citava la Consigliera lo siano, in cui c'è la possibilità di esercitare questo trasporto da parte degli Enti Locali e dei soggetti pubblici, ma anche da parte di compagnie private ed uno degli output è quello che ci siano diversi tipi di servizio, anche di diversa qualità con diverse tariffe. Debbo dire, senza polemica, ma per verità dei fatti, che tutte le volte che io ho immaginato, proposto in questa sede o comunque in sede pubblica che anche in Italia ci fosse una libertà di mercato di questo tipo, sono stato subissato di critiche e in particolare la volta che in campagna elettorale dissi che privata o pubblica che ne fosse la gestione, non era sbagliato secondo me che ci fossero anche dei servizi di buona qualità per i

quali la stessa AMT poteva chiedere una tariffa superiore, sono stati asfaltati da critiche provenienti proprio dalla lista a cui la Consigliera appartiene, dicendo che ero un razzista e che volevo la apartheid sugli autobus. Quindi, senza polemica, ma bisognerebbe chiarirsi un attimo su quello che si intende fare”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie consigliere Musso.

Solo per ricordare che all’epoca la Comparini non era presente, altrimenti la critica probabilmente non ci sarebbe stata. Deve aggiungere qualcosa Consigliere?”

COMPARINI (LISTA DORIA)

“E’ vero c’è questa differenziazione, il servizio è privato, ma la tariffa è stabilita del Ministero dei Trasporti, quindi c’è il servizio, però la tariffa no”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Bene, a questo punto abbiamo chiuso il secondo giro, conclude l’assessore Dagnino con le risposte. Prego”.

ASSESSORE DAGNINO

“Sì, molto brevemente.

Consigliere Putti, la legge parla di proventi da tariffa, essendo una insegnante di liceo sono abituata a ben altro. La legge parla di proventi da tariffa, ma questo ragionamento sulle tasse portuali, è un ragionamento che, come dire ci sta tutto da costruire, tenendo conto che, ricordo che i servizi minimi sono in capo alla Regione, non ai Comuni, perciò queste vostre proposte, che organizzano uno scenario completamente diverso, lo dobbiamo poi calare nella realtà legislativa, è il discorso che facevo prima, io mi muovo, ovviamente ed è una banalità dirlo, in un contesto legislativo, normativo ed economico di un certo tipo, lo stesso è questo ragionamento sui servizi diversificati, poi ognuno di noi può avere le proprie idee anche personali, ma è chiaro che mi pare che, il ragionamento che faceva il consigliere Musso rispetto all’intervento interessante della consigliera Comparini attenesse ad uno dei temi più dibattuti nel nostro paese, ma non soltanto sul trasporto, di una maggiore liberalizzazione di tanti settori, seppure con controllo pubblico, ecco questo è un tema molto più vasto. Diciamo che nella nostra città è comparso un fenomeno nuovo, che è quello di Uber, che sta diversificando la situazione, la sta diversificando in totale situazione normativa poco precisa, perciò a quel punto lì c’è bisogno poi di normarle queste cose. Nel mio piccolo, perciò all’interno del contesto legislativo, all’interno del contesto economico, io ho cercato di inserire diversificazioni, sia con esperienze anche interessanti nel territorio extraurbano, dove

è ancora più importante secondo me la diversificazione e sia con queste piccole esperienze che abbiamo fatto di collaborazione e di integrazione con appunto il servizio dei taxi e dei multi taxi, che per legge sono definiti servizio pubblico anche il taxi, perciò questa integrazione abbiamo tentato di farla. Certo non è semplice, perché attiene anche proprio alle abitudini delle persone, il cambiamento delle abitudini delle persone. Molti dei problemi che abbiamo riscontrato nei territori, nei quartieri genovesi dove abbiamo inserito questa nuova formula e dove i numeri di utilizzo del servizio ci permettevano di inserire questa nuova formula, abbiamo dovuto ragionare con i cittadini, proprio perché subentrava un'abitudine diversa, che subito c'è ovviamente il rifiuto, perché cambia proprio la mentalità. Rispetto alla risposta scritta, consigliere De Pietro, dell'sms, mi dispiace perché io pongo molta attenzione alle risposte, i funzionari della mia Segreteria sono molto attenti e precisi in questo senso, tra l'altro abbiamo avuto recentemente un elenco che riprendeva, faceva il riassunto di quelle che erano le risposte inevase, abbiamo risposto a tutto quello, perciò c'è stata qualche problematica tecnica, me la rimandi”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie assessore Dagnino”.

È vera?”.

MALATESTA (P.D.)

“Se mi sono messo qua”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Il fatto che lei sia messo lì non vuol dire assolutamente niente, perché poi qualcuno me lo deve spiegare perché lei è lì. Prego consigliere Malatesta”.

MALATESTA (P.D.)

“Solo un intervento che esula dall'argomento stringente delle tariffe, ma c'entra sull'abilitazione e sull'approvvigionamento dei punti vendita. Vorrei capire la ratio per cui da oggi sino al 13 aprile, le biglietterie dell'AMT che riforniscono il circuito dei punti vendita, edicola e altri generi, esclusi la Federazione Tabaccai, vengono chiuse per questo lungo tempo e invece viene mantenuta aperta in questo periodo l'unica biglietteria che non fa servizio di rifornimento alle altre rivendite e quindi a quella di Brignole che è stata aperta ultimamente. Secondo me e lo dico a titolo personale come opinione, è da un po' di tempo che rispetto alle biglietterie e al rifornimento dei punti vendita e delle edicole, viene fatto un servizio ridotto con la scusa della cassa integrazione o di altri ammortizzatori sociali. È stata aperta una nuova biglietteria, sicuramente strategica rispetto al passaggio a Brignole, c'era prima la biglietteria dell'ATP, a volte non si capisce come mai non si riesca a fare un po' più rete tra le diverse aziende, però ora è stata aperta questa biglietteria con il personale di AMT, allora si aveva il personale a sufficienza per coprire un altro punto vendita, però le altre

biglietterie che forniscono hanno sempre l'orario ridotto e l'orario ridotto è fatto sul lunedì e sul venerdì. Per me sta bene tutto, il diritto dei lavoratori è sacro a volte, però magari il giorno di chiusura se invece che farlo il venerdì o il lunedì, lo si fa il mercoledì, bene o male il servizio di rifornimento delle edicole e degli altri punti può essere più agile, perché invece che avere solo tre giorni all'interno della settimana, si hanno due giorni, poi un giorno di pausa, poi due giorni ed uno riesce a programmare il rifornimento dei punti vendita. Questo sinora non è ancora accaduto e questa interruzione così lunga secondo me è una cosa incomprensibile o meglio la comprendo strategicamente nel valorizzare il nuovo punto di distribuzione aperto da AMT, però secondo me rispetto alla distribuzione e al mettersi al servizio dei punti vendita, che naturalmente guadagnano negli ultimi anni sempre meno per ragioni che la direzione AMT sa benissimo, però mi sembra che così sia un po' troppo, nel senso che, si rischia poi che all'apertura del 13 aprile, i punti vendita siano ancora meno, perché gli si sconquassa anche finanziariamente in questo modo, non dandogli la possibilità di un rifornimento costante”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Grazie consigliere Malatesta.

Risponde il Dottor Ravera, prego”.

PAOLO RAVERA (DIRETTORE COMMERCIALE)

“Con il consigliere Malatesta ci conosciamo non bene, però abbastanza bene.

L'esistenza dunque di contratti di solidarietà che determinano una riduzione dell'organico equivalente, degli addetti equivalenti tra l'altro sta quasi per scadere, se non verrà prorogato scadrà tra l'altro a fine maggio, vedremo se verrà prorogato, ma ci sono probabilità che non si vada avanti, quindi sono due anni che abbiamo questa situazione. Questi periodi di chiusura lunga, cosiddette, ci sono da due anni e per le biglietterie, a differenza che per il personale di back office sono state comunque ridotte e ci sono stati periodi di chiusura lunga che le biglietterie non hanno osservato, con problemi di relazioni sindacali che non vi sto e non sto a raccontare, cioè abbiamo potuto derogare con fatica a determinati periodi che, in base agli accordi aziendali avrebbero dovuto determinare una maggiore chiusura delle biglietterie, rispetto a quella che effettivamente c'è stata. Abbiamo cercato comunque nei periodi di chiusura obbligata, ad ovviare con alcuni accorgimenti, in particolare le edicole, qualora fossero ovviamente regolari con i pagamenti, hanno potuto beneficiare di un aumento del cosiddetto fido, cioè li abbiamo avvertiti per tempo e abbiamo detto loro vi diamo la possibilità di approvvigionarvi per un quantitativo maggiore rispetto a quello che ciascuna edicola ha a disposizione. Abbiamo cercato di attutire al massimo, consigliere Malatesta, quelli che sono i disagi che gli edicolanti, dovendo assentarsi dal punto vendita, hanno dovuto subire per questo tipo di situazione, quindi non è una scusa, il contratto di solidarietà effettivamente prevede di base ottantadue giorni per ogni lavoratore coinvolto, che sommate alle ferie, determinano veramente una difficoltà di organizzazione a cui la AMT, la società ha cercato comunque di ovviare”.

CARATOZZOLO - PRESIDENTE

“Ringrazio anche il Dottor Ravera, ringrazio l’assessore Dagnino, ringrazio tutti voi, ci vediamo martedì mattina, auguri a tutti. Grazie”.

ESITO

Piano tariffario A.M.T. e azioni di controllo all'evasione.	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
---	-------------------------

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

Il Segretario
(Milena Rolando)

Il Presidente
(Gianpaolo Malatesta)

Il Presidente
(Salvatore Caratozzolo)

(documento firmato digitalmente)