



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V – TERRITORIO  
COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica del 07 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 Società Pegaso.

Alle ore 15:07 sono presenti i Commissari:

4	Balleari Stefano
5	Baroni Mario
12	Boccaccio Andrea
13	Bruno Antonio Carmelo
17	Campora Matteo
18	Caratozzolo Salvatore
15	Chessa Leonardo
14	De Benedictis Francesco
7	Farello Simone
21	Gibelli Antonio Camillo
1	Gioia Alfonso
16	Lauro Lilli
6	Malatesta Gianpaolo
19	Muscara' Mauro
2	Musso Enrico
20	Padovani Lucio Valerio
10	Pastorino Gian Piero
3	Putti Paolo
8	Russo Monica
9	Veardo Paolo
11	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Anzalone Stefano
2	De Pietro Stefano



## COMUNE DI GENOVA

3	Grillo Guido
4	Lodi Cristina
5	Mazzei Salvatore
6	Nicolella Clizia
7	Salemi Pietro

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott. Tullio Antonio Serra (S.O.I.) ; Dott. Mauro Tallero (S.O.I.) ;Dott. Marco Doria (Sindaco Comune Genova) ; Dott. Giovanni Enrico Vesco (Assessore Regionale) ; Dott. Stefano Pesci ( Amt Genova) ; Dott. Livio Ravera ( Amt Genova); Esperti : Sig. Scovero (Lega Nord) e Sig. Secci (P.D.L.).

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

“AGGIORNAMENTO GARA T.P.L. E SITUAZIONE AMT”

### **MALATESTA – Presidente**

“Buon pomeriggio a tutti, procediamo con l’appello”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“Sospendiamo in attesa dell’arrivo degli auditi”.

**(La seduta sospesa alle ore 15:08, riprende alle ore 15:16)**

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“Procediamo con l’ordine del giorno: “Trasporto pubblico e AMT”. Aspettiamo l’arrivo dell’assessore Vesco che era ancora in transito. Concedo la parola al Sindaco Marco Doria”.

### **SINDACO**

“Mi scuso perché alle ore 16:30 sono impegnato in un altro impegno, pensavo di organizzare la mia presenza in quest’ora ed un quarto con un mio intervento iniziale abbastanza sintetico per poi poter rispondere a tutte le domande che intendete rivolgermi.

Nella situazione TPL genovese, anche se la situazione genovese fa parte di un contesto più ampio cui dobbiamo necessariamente guardare, c’è il presente, quindi, il servizio pubblico a Genova nel Comune, l’azienda oggi, e poi la prospettiva della gara e il servizio pubblico che intendiamo strutturare nella Liguria, nella Città Metropolitana e nella città di Genova con la gara.

Il presente ha un punto delicatissimo, è un punto imprescindibile anche per quanto riguarda la prospettiva, il punto delicatissimo è che la nostra azienda comunale deve mantenere un equilibrio di conti fondamentale per evitare il tracollo, per evitare di portare i libri in tribunale e per evitare che succeda alla nostra azienda quanto è successo ad ATP, è successo all’azienda imperiese e, in giro per l’Italia, è successo a diverse altre aziende. Abbiamo un problema di equilibrio dei conti che è fondamentale per la sopravvivenza dell’azienda, per la tutela dei lavoratori, del servizio e per la prospettiva; l’equilibrio dei conti è un miglioramento dei conti essenziale perché l’azienda abbia una prospettiva anche per quanto riguarda la seconda faccia del



## COMUNE DI GENOVA

problema, cioè, il futuro del servizio del TPL genovese. È un problema che abbiamo affrontato in quest'Aula da alcuni anni ed è un problema che non è superato.

Le vicende recenti del cosiddetto fondino rispondevano a quest'esigenza, si è trattato di uno stanziamento di fondi pubblici che facevano parte del pacchetto dei fondi destinati al trasporto pubblico locale, non erano aggiuntivi, non era un regalo di nessuno, era quanto spetta alla comunità dei liguri e dei genovesi per il trasporto pubblico locale, quindi, una parte di questi soldi pubblici che spettano alla comunità genovese e ligure per il TPL si è detto di destinarla a favorire il pensionamento di un certo numero di lavoratori in modo da ridurre, con questi finanziamenti pubblici, i costi delle aziende ottenendo, potenzialmente, un duplice risultato: da un lato accompagnandoli alla pensione si riduceva il numero dei lavoratori, quindi, il costo per le diverse aziende liguri, in questo modo si rispondeva all'esigenza prioritaria di migliorare i loro equilibri economici anche nell'immediato, in un brevissimo periodo; dall'altro lato, questo miglioramento dei conti economici delle aziende era un tassello non sufficiente, ma sicuramente utile, per consentire a queste aziende di essere meno fragili in previsione dei passaggi futuri.

Abbiamo sempre avuto una disponibilità piena a discutere, prima c'è stato un passaggio in Regione che demandava a trattative azienda per azienda per gestire questo fondino che veniva diviso tra le diverse aziende liguri, c'è stato uno sviluppo i cui esiti – mi è stato riferito – alcuni hanno detto che non sono assolutamente strutturali, non risolvono una volta per tutte il problema, ma potenzialmente possono dare un contributo accompagnando al pensionamento, senza penalizzazione, un certo numero di lavoratori e riducendo contestualmente i costi per le aziende. Questo è un primo aspetto.

Il secondo aspetto è che dovremmo valutare, ad attuazione dei diversi passaggi previsto su questo, quant'è l'impatto. Non può che essere positivo, ma sarà tanto più positivo quanto più alto sarà il numero dei lavoratori coinvolti. Uno degli aspetti era che accedere a questo percorso avviene su base volontaria, con un mix di volontarietà degli interessati di utilizzo di ammortizzatori sociali che consentono di ampliare la platea di coloro che possono essere potenzialmente interessati. Dovremmo andare a quantificare esattamente l'impatto positivo sui conti aziendali per renderci conto della situazione che dovremmo gestire come azionista oggi e domani, nel 2015, considerato che abbiamo sempre il tema del mantenere un equilibrio dei conti aziendali anno dopo anno per evitare gli scenari, che vogliamo assolutamente evitare, del tracollo della nostra azienda cui non pensiamo sia possibile ovviare immaginando i bilanci attuali del Comune, ad oggi non sono fattibili.

In queste settimane l'ANCI sta chiedendo al Governo di varare un decreto sulla finanza locale che consenta a tutti i maggiori Comuni di definire i propri bilanci in modo non traumatico, in una situazione come questa stiamo aspettando di avere un decreto legge sulla finanza locale che ci consenta di mettere nero su bianco le cifre del nostro bilancio in modo non traumatico, ma sicuramente questo modo non traumatico, che mi auguro si possa ottenere, non è un modo che ci consente di allargare ulteriormente la nostra capacità di spesa a fronte di tagli che ci saranno nel settore del servizio pubblico del trasporto locale, considerando il fatto che il Comune di Genova è uno dei Comuni, penso il secondo in Italia, probabilmente il primo facendo il rapporto tra il contributo che il Comune dà e abitanti che ha, è il primo Comune pagatore in tutt'Italia per il trasporto pubblico locale. Questa è una cosa che non possiamo ulteriormente accentuare, non ne abbiamo le forze e, facendo delle analisi comparate di bilanci comunali di città simili, avendo considerato Torino e Bologna come confronti, si vede che nei bilanci del Comune la percentuale di differenza maggiore riguarda proprio il contributo che rispetto a Torino e rispetto a Bologna il Comune di Genova dà sul TPL con risorse proprie, quindi, con risorse dei cittadini.

Per la gara ci sono dei tempi che, secondo me, si stanno protraendo troppo nella definizione dei parametri di questa gara. Il nostro dovrebbe essere un obiettivo condiviso senza alcun tipo di distinzione tra noi, tutti noi dovremmo chiedere che le caratteristiche e i presupposti delle procedure di gara si definiscono al più presto e c'è un soggetto – agenzia regionale del TPL che ha un grande lavoro da svolgere ed in assoluta trasparenza.

Quali sono gli obiettivi? Secondo me ci vuole una condivisione larga, dico quelli che secondo me sono gli obiettivi da perseguire:

1. analisi del servizio che si vuole dare ai cittadini. Fondamentalmente, per me, i chilometri percorsi in città non devono essere falcidiati. Ci sono dei ragionamenti articolati, anche più tecnici, di



## COMUNE DI GENOVA

definizione delle fermate e le corse. È chiaro che una città che cambia il tipo di corse che si svolgono, nelle diverse parti di città, deve tenere conto di come si distribuiscono le attività e, in parte, anche la popolazione in città; bisogna rispondere ad una domanda che non è sempre la stessa. Dal punto di vista complessivo un primo obiettivo è quello di non tagliare i servizi;

2. il costo dei servizi, considerando che sono i cittadini genovesi che pagano direttamente con biglietti e abbonamenti se salgono sull'autobus o indirettamente attraverso i contributi che il Comune di Genova dà al sistema. Devono pagare il giusto, quindi, devono pagare meno di quanto si paga adesso che è un livello tra i più alti in Italia, non è giusto che questo avvenga. Abbiamo l'obiettivo di far pagare il giusto ai cittadini genovesi. Non significa immaginare che Genova sia una città che non è piatta, a pianta circolare, con delle circolari e con alcune linee che, a raggio, dal centro raggiungono le varie parti; è una città complicata che avrà dei costi che saranno ragionevolmente superiori a quelli di altre città, quando dico ragionevolmente superiori si tratta di ragionare sul ragionevolmente superiori, quanto è il differenziale di costo che è comprensibile che la collettività genovese si accoglie e quanto, invece, il differenziale di costo non è giustificato dalle specificità del nostro territorio. È un tema che in sede di riflessione, avvicinandoci alla gara, ci dobbiamo porre in modo assoluto.

Ancora, c'è un altro aspetto, la Regione ha detto una cosa importante che, però, al momento non è sufficiente: per il periodo della gara sarà disposta – è giusto che sia così, come dovrà essere giusto che lo faccia anche il Comune di Genova – a stanziare una determinata cifra, che è stata indicata per il periodo di gara, a coprire i servizi minimi essenziali. Ancora non è stato detto quali sono i servizi minimi essenziali in ambito genovese, quindi, sui milioni che la Regione ha detto di essere disposta a stanziare per i prossimi anni per il periodo di gara ci vuole una specificazione assolutamente fondamentale, bisogna capire questi milioni di euro, anno per anno, quanti chilometri di servizio coprono nelle diverse parti della Liguria, questa divisione deve essere fatta sulla base di parametri obiettivi e non guardare soltanto lo storico.

A Genova, storicamente, si coprivano i milioni di chilometri e si continueranno a coprire gli stessi milioni di chilometri perché così era storicamente, ci dovranno essere dei parametri trasparenti e da studi che sono stati fatti abbiamo ragione di ritenere che la copertura finanziaria finora data a livello regionale fosse, rispetto alla domanda che esprime la nostra città, non perfettamente rispondente ai bisogni che la città esprime. Una città di 600 mila abitanti esprime una domanda di trasporto pubblico superiore a quella che la distribuzione dei fondi regionali storicamente riconosceva. L'argomento è assolutamente delicato, aumentare in proporzione gli stanziamenti sul bacino dove c'è una grande domanda perché c'è un terzo Comune e la metà, compresa la Città Metropolitana, della popolazione genovese significa ridistribuire le quote. Mi rendo conto della delicatezza, però, è chiaro che ci vogliono dei parametri oggettivi. Per ora non c'è un discorso pubblico chiaro né sui parametri obiettivi, né sui servizi minimi essenziali coperti con lo stanziamento regionale.

A bisogno bisogna arrivare rapidamente perché nel momento in cui un soggetto come il Comune – vale per tutti i Comuni – sa sulla base di quali parametri di costo, quanti servizi minimi essenziali sono coperti dal contributo della Regione, possiamo dire i servizi aggiuntivi che vogliamo rispetto al livello di base dei servizi essenziali. Non lo possiamo dire prima, sulla base di cosa determiniamo quelli che la legge definisce servizi aggiuntivi se non sappiamo quelli che sono i servizi minimi essenziali?

Ripeto, questo è il modo – secondo me – corretto di procedere che vogliamo che si segua. Non fotografiamo la realtà così com'è e andiamo avanti.

Le domande cui vorrei si rispondesse sono: di quali servizi ha bisogno Genova? Qual è un prezzo ragionevole da far pagare a tutti i cittadini genovesi, utenti e contribuenti?

Questo è un aspetto essenziale per arrivare a definire uno dei punti cardine della gara, cioè, l'insieme di risorse che il gestore – si tratta di capire come sarà organizzata la gara – del servizio di trasporto pubblico. Su come è stata organizzata la gara diventa difficile pronunciarsi perché non è il Comune che stabilisce le caratteristiche della gara, vi ho detto qual è il percorso che il Comune vuole, per arrivare a determinare, il contributo in termini di servizi aggiuntivi; poi si stabiliscono le caratteristiche della gara e, a quel punto, ci sarà un importo monetario a disposizione del gestore per erogare un determinato tipo di servizio e si apre il problema di chi partecipa alla gara.



## COMUNE DI GENOVA

Ripetutamente ho espresso la volontà del Comune di fare tutto il possibile perché l'azienda del Comune partecipi alla gara, però, sono necessarie alcune precondizioni, prima tra queste è che l'azienda abbia i conti di equilibrio e, come dicevo prima, non può avere i conti di equilibrio chiedendo al Comune iniezioni di denaro, deve avere un bilancio equilibrato. Deve aumentare la sua efficienza complessiva perché è difficile immaginare che si possa raggiungere l'obiettivo, che abbiamo dichiarato di voler raggiungere, di una presenza in un'associazione di imprese con altri soggetti, è chiaro che la nostra azienda non può fare la gara da sola, la deve fare insieme ad altri e la può fare insieme ad altri ed anche contro altri in una gara che sarà complicata. L'obiettivo, se uno partecipa ad una gara di cui non conosce i contorni, è di partecipare per avere un ruolo e per essere nell'associazione di imprese capaci di vincere; l'associazione di imprese non deve essere un'associazione di imprese deboli, una somma di debolezze, altrimenti, non si vince la gara, deve essere un'associazione di imprese con delle potenzialità di vittoria reali contro altri soggetti che sono forti. Ci vuole l'equilibrio dei conti, ci vuole un recupero di efficienza e ci vuole la capacità di costruire un'associazione alla quale siamo più che interessati per svolgere un ruolo competitivo nella gara e non un ruolo di testimonianza.

Questi sono i passaggi che si potranno fare, il lavoro che va compiuto è su piani diversi che devono essere tutti presidiati in una realtà che è in evoluzione, è complicata e necessita di dare a tutti noi degli elementi di conoscenza su cui basare le nostre scelte che verranno sottoposte sia al giudizio della Commissione quando saremo in grado di sottoporvele sia del Consiglio comunale”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“In attesa che arrivi l'assessore Vesco procediamo con i primi interventi. La parola al consigliere Bruno”.

### **BRUNO (F.D.S.)**

“Il Sindaco, nella sinteticità, ha trattato il tema della sostenibilità economica e dell'equilibrio. In quest'Aula, diverse volte, sono state avanzate delle proposte e degli ordini del giorno approvati che penso che avessero non solo l'obiettivo di migliorare il servizio, ma anche di far risparmiare l'azienda. In particolare, faccio riferimento ad un ordine del giorno del 2012 proposto da Nicoletta, dove si parla di adozione delle corsie preferenziali – c'è stata una lunga discussione negli anni scorsi, se è vero o non è vero che l'adozione di corsie preferenziali introduce un risparmio economico – e piano organico di semaforazione preferenziale, erano due degli obiettivi di quest'ordine del giorno che pare soprattutto per il primo, con bassi costi, potrebbe ottenere anche dei risparmi economici oltre che di trasporto.

Durante la stessa discussione del piano urbanistico comunale c'era un ordine del giorno in cui si invitava ad adottare un piano urbano per la mobilità sostenibile, pochi mesi fa è stato approvato il PUC. Volevo chiedere a che punto eravamo rispetto questi obiettivi.

Per quanto riguarda la riflessione sui titoli di viaggio sottolineerei a me prima di tutto, a tutta l'Aula ed anche a lei che la riflessione giusta andrebbe fatta distinguendo il *ticket* singolo dagli abbonamenti. Anni fa la Giunta Pisapia, quasi in contemporanea con la Giunta Vincenzi, approvò una manovra tariffaria, a differenza del Consiglio comunale di Genova che aumentava più o meno proporzionalmente il costo dei *ticket* singoli e degli abbonamenti, l'allora Consiglio comunale di Milano aumentò di più i *ticket* singoli e di meno gli abbonamenti per un processo di fidelizzazione.

Rispetto alla questione dei servizi minimi penso che sia la cosa principale, come Consiglio comunale e come Giunta abbiamo una proposta da fare alla Regione dei servizi minimi che riteniamo indispensabili per la nostra città, è una cosa molto tecnica probabilmente da approfondire anche dopo, però, sembra che sia la cosa principale.

Forse ero un po' distratto, non ho sentito molto la riflessione sull'agenzia temporanea di imprese. Sembra che il Sindaco abbia detto con un documento scritto che deve o vuole percorrere, chiedevo con quali soggetti e, se ci sono dei problemi, se si intende di coinvolgere anche la ATP o meno.



## COMUNE DI GENOVA

Ancora, immagino sia un problema sul quale bisogna coinvolgere anche l'assessore Miceli, ma non in questo momento, sembra interessante capire la quota che il Comune intende mettere per il trasporto pubblico in aggiunta tenendo conto della manovra finanziaria e del documento di programmazione finanziaria che sta sviluppando tante polemiche in queste ore anche con i Sindaci con l'ANCI. È evidente che per avere un punto fermo bisogna cercare di capire quanto riteniamo che sia importante investire su questa partita”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola al consigliere Grillo”.

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

“Signor Sindaco, il Consiglio comunale ha già evidenziato queste cose nell'incontro di questa mattina con le organizzazioni sindacali, ma forse questa è la sede più appropriata per ricordare documenti e delibere approvate da parte del Consiglio comunale sulla materia di cui oggi trattasi.

Nel corso delle sedute del 17 luglio 2014, sulla pratica avente per oggetto: “Adesione all'agenzia per il TPL istituito dalla Regione Liguria – Approvazione degli schemi di atto costitutivo, Statuto sociale e Regolamento”, una corposa delibera che conteneva rispetto all'argomento scritto all'ordine del giorno una serie di adempimenti e di tempistica. Sulla tempistica è stato approvato, a voti unanimi, un mio ordine del giorno che riassumo brevemente nel dispositivo, il dispositivo di quest'ordine del giorno prevedeva:

1. entro settembre 2014, verificare circa l'avvenuta adesione all'agenzia delle 4 Province e dei 4 Comuni capoluogo, provvedimento che è stato ovviamente perseguito;

2. era previsto, entro novembre 2014 le previsioni dall'agenzia per i primi 3 anni di attività, in particolare, la gestione del contratto dei servizi a livello regionale previa audizione delle organizzazioni sindacali. Ovviamente a ciò non si è provveduto, alludo soprattutto al fatto che non ci è dato di conoscere fino a che punto, le organizzazioni sindacali, siano state audite nel merito rispetto a quest'obiettivo, così come ci risulta che neppure tutte le organizzazioni sindacali hanno convenuto recentemente sull'accordo che è stato sottoscritto con il Comune e l'azienda. Considerato che attribuiamo particolare importanza ad una concertazione che veda partecipi le organizzazioni sindacali anche questa questione, che ha avuto un seguito recente di un'intesa parziale con alcune sigle sindacali, è una questione che andrebbe chiarita;

3. entro novembre 2014, sempre l'agenzia, avrebbe dovuto elaborare una previsione circa le risorse finanziarie stanziare per il 2015 – annualità in corso – dallo Stato, dalla Regione e dal Comune per il pubblico trasporto. Della Regione non abbiamo notizie, speriamo che tra poco ci raggiunge l'Assessore e specifichi le risorse messe in campo, non fosse altro per il 2015 considerato che il Consiglio regionale è chiuso. Ho grandi perplessità che anche gli altri adempimenti, relativi alla costituzione o all'indizione della gara possono concretamente effettuarsi. In tutti i casi, consideriamo che il Consiglio regionale è chiuso, anche questa è una grande incertezza sugli adempimenti regionali considerato che il nuovo Consiglio regionale, per ben che vada, potrà riunirsi nel mese di luglio o ad agosto;

4. risorse di Regione, Comune e – ovviamente – lo Stato, per quanto riguarda lo Stato chiedo se avete notizie in merito da riferirci circa gli stanziamenti, parliamo del bilancio 2015, non parliamo del futuro;

5. ipotesi di accordi da sottoscrivere tra Regione, Ferrovie e Comune per biglietto integrato 2015. Siamo ad aprile 2015, i giornali in questi giorni parlano di aumenti tariffari, lei stesso – Sindaco – oggi ha accennato ad una questione che certamente ha evidenziato essere meritevole di approfondimento, bisognerebbe fare chiarezza.

La delibera 2014 e l'ordine del giorno prevedeva, entro gennaio 2015, ruolo della Città Metropolitana per il trasporto pubblico. Considerato che lei presiede la Città Metropolitana vogliamo avere notizie come e in che misura la Città Metropolitana si sta muovendo in funzione del pubblico trasporto, parlo soprattutto di quello provinciale. Il giorno in cui approfondiremo le problematiche del trasporto provinciale mi riservo, come ho già evidenziato in altre occasioni, di intervenire nel merito considerato che il pubblico trasporto provinciale,



## COMUNE DI GENOVA

quello che interessa i nostri 66 Comuni, andrebbe completamente rivisitato per evitare doppioni di linea e per collegare i paesi dell'hinterland alle stazioni ferroviarie che insistono nella nostra Provincia”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola alla consigliera Lauro”.

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

“Sindaco, nelle settimane scorse c’è stato un accordo sindacale da lei siglato. Visto che ha parlato abbastanza genericamente, il suo discorso non è ben preciso come l’accordo, volevo chiedere se lei è soddisfatto dell’accordo che ha siglato. In confronto a quanto lei ha detto per l’efficienza del servizio, i biglietti etc., voglio sapere il suo grado di soddisfazione dov’è in particolare.

Per i tempi, praticamente abbiamo congelato un anno, abbiamo parlato poco di questo, abbiamo parlato dell’agenzia, però è una scatola immobile perché l’agenzia regionale del trasporto è una scatola che non ha ancora fatto niente.

Il Comune dice: “Non posso fare niente, deve fare la Regione”. In Regione hanno parlato i rappresentanti dei sindacati oggi ed hanno paventato che Filse sarà incaricata, in parte di pianificare quello che dovrebbe fare Regione. È vero?

Mi dispiace, l’assessore Vesco sarà in autobus e non è ancora riuscito a raggiungerci.

Penso che Regioni si pari con l’agenzia regionale, in questo momento c’è una grande preoccupazione perché la vediamo assolutamente immobile. È il cane che si morde la coda, ci sono 2 mesi di immobilismo perché chiunque sta a guardare se ci sono ancora i vecchi proprietari della Regione o riescono, i cittadini, a vincere. Siamo molto preoccupati anche per quanto riguarda i tempi, se è vero che dobbiamo fare tutto entro dicembre, non è ben chiaro cosa ci sia in questa gara.

Lei ha parlato di biglietto giusto per i cittadini, però, non si capisce quale sia il biglietto giusto. Per quanto riguarda il Comune, il biglietto giusto può essere una cosa, però, nel contenuto della gara ci deve essere una quotazione di biglietto. Mi spaventa, qual è il biglietto giusto per il vincitore della gara?

Da amministratore, all’opposizione, del Comune questo mi spaventa perché è tutto molto aleatorio e generico.

Per quanto riguarda i lavoratori ancora di più, se non verranno sostituiti decine di lavoratori vengono tagliate le linee collinari. Ho visto in televisione che ci sono già i telecomandi a distanza delle automobili, ma sono molto preoccupata perché per guidare gli autobus abbiamo bisogno di competenze e abbiamo bisogno di personale.

È tutto molto vago e molto aleatorio. Purtroppo, discorsi così li potevamo fare anni fa, ora dobbiamo concretizzare e chiudere il cerchio altrimenti rischiamo che la gara vada deserta perché non ci sono parametri fermi e chiari”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola al consigliere Pastorino”.

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

“Questa Commissione consiliare, il 3 dicembre, su mandato dei commissari e per opera del Presidente Malatesta, ha scritto al Sindaco e all’Assessore chiedendo – a seguito delle audizioni che avevamo svolto, sentendo l’azienda, l’Assessore e le organizzazioni sindacali – invitando la Giunta di avviare, con urgenza, il confronto con le organizzazioni sindacali per affrontare complessivamente e con l’obiettivo della messa in sicurezza dell’azienda i seguenti temi: Piano industriale dell’azienda; Visione, strategia e scenari futuri in prospettiva della gara regionale; e la contrattazione di secondo livello.



## COMUNE DI GENOVA

A 4 mesi, sembra che non siete allineati con quello che il Consiglio comunale vi ha chiesto. Addirittura, in questi ultimi mesi, abbiamo assistito ad una spaccatura del sindacato su una trattativa marginale rispetto ai temi della costituzione dell'associazione temporanea di imprese per partecipare alla gara.

Ho sentito il Sindaco, parlando in Città Metropolitana, la sua determinazione a portare l'azienda, insieme alle altre 3 aziende delle altre Province, all'associazione temporanea di imprese. Se questo è l'intendimento, insieme alla Regione e insieme alle organizzazioni sindacali si deve fare tutto il possibile non per dividere, ma per andare insieme ad un tavolo per trovare la possibilità, mettendo a posto anche delle cose, penso a quanti soldi dobbiamo dare alle ferrovie, non riusciamo a comprendere se sono giusti gli 8 milioni e mezzo o se dobbiamo darne 6 milioni e mezzo. Questo è uno dei temi di affrontare in questo momento.

Capire se dobbiamo fare una gara solo sulla gomma o fare gomma ferro. Capire e fare un nuovo piano di servizio, sono anni che mi dicono che le corse dei pullman funzionano per quando si entrava a lavorare alle 4 di mattina e non si riesce mai a fare un nuovo piano di servizio, fare un nuovo piano industriale. Capire cosa fare dei lavoratori di servizi e sistemi. Fare l'accordo di programma per sostituire l'ATI.

Questi sono i temi che si devono affrontare in maniera veloce. Non posso sopportare il fatto che la Regione dice che è colpa del Comune e il Comune dice che è colpa della Regione perché deve fare i servizi minimi e i Comuni devono metterci i soldi, però, non sanno quanto metterci. Queste sono minestre riscaldate, sono ignobili balletti.

Chiedo responsabilità a lei signor Sindaco, all'Assessore, all'azienda e alle organizzazioni sindacali perché è ora di finirla di fare ignobili balletti. Ricordo e l'ho ricordato anche questa mattina che quest'azienda aveva un valore di mercato, quando abbiamo ceduto ai francesi il 41 per cento, di circa 50 milioni di euro e adesso mi dicono che sta scemando il valore di quest'azienda. L'azienda è dei cittadini genovesi e non ci sto a perdere questi 50 milioni di capitale della mia città".

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola al consigliere Baroni”.

### **BARONI (GRUPPO MISTO)**

“Su quest'argomento vorrei porre alcune domande. Sindaco, dopo le svariate volte nel passato, ancora una volta ci ha detto che siamo sull'orlo del fallimento e di portare i libri in tribunale. Questa frase l'ho sentita dire ed è registrata, da quando ci siamo insediati ogni volta che si tratta quest'argomento viene fuori questo problema perché fu un problema reale.

Il fatto che un'azienda debba avere un equilibrio economico pare sia nella norma, sia essa pubblico o privata non credo che faccia molta differenza. Sembra di aver sentito una cosa che da cittadino non mi ha fatto molto piacere, ossia, che siamo il Comune che paga di più questo servizio e i cittadini sono quelli che pagano di più tra quelli che pagano di più i biglietti. Sono due negatività, cioè, nonostante i cittadini paghino di più rispetto alla media e il Comune sia quello che paghi di più rispetto alla media siamo sull'orlo del rischio di portare i libri in tribunale.

Al di là di quanto dice l'amico Pastorino, laddove vale 50 milioni, augurati di non averlo come dote, se dovessi andarla a vendere non credo che farai 50 milioni, bisogna stare attenti a non mettere qualche altro milione affinché qualcuno la compri. Non ho ancora capito come facciamo a toglierci dalle scarpe la pietra che è rappresentata da ciò che patrimonialmente quest'azienda ha in pancia nella sua economicità.

La AMT sta pagando un dato che essendo la continuità di esercizio impossibilitata a risolvere, salvo finanziamenti a fine anno per non andare nel capitale o sotto i due terzi, il problema è che c'è un dato strutturale che va risolto: quest'azienda perde tutti i mesi tanti soldi. Gli interventi fatti fino ad oggi non hanno mitigato questo dato.





## COMUNE DI GENOVA

Mi piacerebbe capire – senza parlare delle gare, parlerò del TPL, si parla di 500 o 600 milioni di valore il trasporto locale di tutta la Regione, non ho capito bene chi c'è dentro perché le notizie che leggiamo non sono molto chiare – parlando della AMT se quel fondino di cui lei ha parlato e di cui abbiamo avuto notizia è destinato al pensionamento di alcuni, si parlava di 10 milioni, quindi, è più di qualcuno, e chiaramente sarà finalmente un decisivo intervento a rendere i costi di quest'azienda più competitivi.

Bisognerebbe capire, prima del fondino e prima di tutto quello che faremo, a che punto siamo.

Ha ragione il consigliere Grillo, su questo tema siamo preoccupati quando vengono fuori i grandi problemi. Francamente sono stufo delle Commissioni, di audire o non audire, i problemi sono reali sul tavolo; i numeri non si possono discutere, un bilancio è un bilancio, basta guardarlo e esaminarlo. È inutile fare delle riunioni, bisogna intervenire laddove viene generato questo costo economico che manda il bilancio sistematicamente in perdita.

Purtroppo, uno dei costi che hanno fatto lievitare questo problema è stato un eccessivo rapporto tra personale dipendente e valore del fatturato dell'azienda. In economia non si bara, i costi del personale devono avere un equilibrio rispetto al fatturato dell'azienda. Considerato che il Comune mette il 65 per cento, è uno di quelli più elevati, più di così il Comune non può fare, c'è qualcosa che non va all'interno dell'azienda.

La gara TPL a chi è rivolta? A tutti i *player* del mercato nazionale e internazionale?

La gara si fa con degli atleti in campo, quando facciamo la gara bisogna capire che paletti mettiamo a questa per favorire o impedire la partecipazione. Le gare si possono fare in tanti modi, posso fare una gara a mio uso e consumo, la faccio su mia misura e decido che partecipano solo questo e quello. Sarebbe interessante capire, visto che siamo in un'Aula consiliare, di cosa stiamo parlando. Piaccia o non piaccia alla parte sinistra di quest'Aula, alla mia destra, questa è una possibilità di privatizzazione dell'azienda. È un dato di fatto.

La Regione, visto che è arrivato anche l'Assessore, cosa intende investire in questo periodo della gara?

La Regione deve far fronte non al Comune di Genova soltanto alla AMT, se stiamo finanziando il TPL a gara assegnata, se ho capito bene, dovrà finanziare l'azienda che vincerà la gara. Non ho capito, le dimensioni dell'intervento sono diverse, un conto è parlare di un finanziamento ad AMT ed altro conto è parlare di un finanziamento ad una serie di aziende che e rappresentano l'agenzia regionale del trasporto .

Non vorrei che succedesse com'è successo l'anno scorso con i famosi 50 autobus, gli autobus nuovi promessi al Comune nel 2014 sono stati comprati? Non ne ho visto in giro neanche uno.

Teniamo presente che con il problema dei tagli di 10 miliardi del Governo che si appresta a fare in questi giorni, questo tema sarà ancora più scottante e delicato. L'età media degli autobus di AMT rappresenta un'età media, tra i 12 e i 13 anni, che è tra le più alte d'Europa che ha una media di autobus pubblici tra i 7 e gli 8 anni.

Bisogna capire chi sono le società intenzionate a venire a prendersi una gestione di una realtà di un'azienda che richiede, prima di mettere la chiavetta sull'autobus, degli investimenti per renderla competitiva sul mercato nazionale ed internazionale”.

### MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Padovani”.

### PADOVANI (LISTA DORIA)

“Ci presentiamo alla gara e abbiamo detto più volte in chiaro gli obiettivi che abbiamo come pubblica amministrazione. Tutto deve essere misurato con un piano industriale e con la capacità di conseguire gli obiettivi, ma sul piano dei desideri e delle intenzioni vorremmo evitare di tagliare i servizi, nei limiti del possibile, evitare ulteriori aumenti di tariffe, salvaguardare l'occupazione e dare delle prospettive



## COMUNE DI GENOVA

all'azienda che traguardino il futuro in un futuro almeno quindicennale e – aggiungo – se possibile mantenerne il controllo pubblico.

Questi obiettivi possono essere conseguiti, l'ha detto bene il Sindaco, soltanto se ci si presenta alla gara in grado di competere. Ci saranno altri *player* che saranno competitivi, se ci presentiamo all'appuntamento in una situazione di grave squilibrio strutturale dei conti abbiamo già perso, non possiamo neanche andare a fare la gara. Bisogna mettere mano ad alcuni nodi strutturali che sono rimasti irrisolti. Questa sembra la premessa necessaria. Per poter fare questo è necessario che qualcuno ci chiarisca il contesto dato, tutte le scelte vanno fatte in un contesto che continua ad essere mobile e di cui non sempre sono chiari i confini, si diceva che Genova ha delle caratteristiche geomorfologiche del tutto particolari, quindi, bisogna capire quali sono i costi ragionevolmente superiori che dobbiamo affrontare, ma ragionevolmente superiori. Abbiamo un problema di redistribuzione delle risorse sulla Regione, ci sarà un rapporto chilometri, servizio e risorse che deve essere approfondito con criteri rigorosi, così come ci dovrà essere – immagino – un'armonizzazione dei costi delle aziende perché a partire dalle retribuzioni, le aziende che pensiamo di poter mettere insieme in un'eventuale alleanza hanno costi del personale abbastanza diversi, quindi, un'altra questione sarà quella di armonizzare i costi della futura ATI se si riesce a farla e se si riesce a farla competitiva.

I sindacati ci chiedevano prospettive e investimenti, sembra del tutto evidente che l'ente pubblico, in questa fase, non può aumentare l'investimento sul servizio di trasporto pubblico perché le risorse non ci sono e il quadro delle risorse si fa ulteriormente critico, gli ultimi scenari che si aprono sono di ulteriori riduzione dei trasferimenti anche per il trasporto pubblico, quindi, diciamo che la proprietà non può investire di più.

Credo che la questione dell'equilibrio dei conti è una cosa da perseguire, ma non è sufficiente perché ci sia una prospettiva per l'azienda perché non basta l'equilibrio dei conti, ci vuole la capitalizzazione, ci vuole ricapitalizzare e ci vogliono degli investimenti. Qualsiasi azienda in salute non può limitarsi ad avere un equilibrio costi e ricavi, ma deve avere dei margini – il privato magari si mette in tasca, noi siamo pubblici e potremmo reinvestirli tutti – ma dei margini per ricapitalizzare ed investire, se non si fanno queste operazioni la gara sembra che sia molto distante.

Credo che abbiamo bisogno di un capitolato, di una definizione dei servizi, di costi standard, abbiamo bisogno di una serie di definizioni che ci permettono di capire lo scenario in cui ci muoviamo e quali sono le alleanze che dobbiamo costruire.

Questa mattina il sindacato ci chiedeva di andare dal notaio e fare l'ATI, ho fatto qualche piccola gara – non di queste dimensioni – e il notaio era l'ultimo atto; prima si costruiva il piano, poi le alleanze, si capiva il contesto e, alla fine, metti in serie tutti i *partner* e vai dal notaio. Servizi essenziali, costi standard, risorse disponibili e distribuzione sul territorio delle risorse vanno definite in tempi brevi, i tempi cominciano a diventare critici se vogliamo darci delle prospettive.

Credo che queste variabili vanno definite. Una delle cose che si dice normalmente in questa sala è il piano industriale, ma il piano industriale si fa nella misura in cui sono definite e queste variabili, non ho mai visto un piano industriale che non possa contare su ricavi certi, è difficile farli, non sai cosa fare.

Credo che tutto questo vada definito al più presto perché solo se queste condizioni si definiscono è possibile costruire uno scenario in cui muoversi, pianificare il futuro e fornire garanzie ai lavoratori che ce le stanno chiedendo in più occasioni”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“Prima della domanda di Lauro, concedo la parola a Padovani per una domanda”.

### **PADOVANI (LISTA DORIA)**

“Definito che abbiamo bisogno di ricapitalizzare, investire e riequilibrare i conti, quanto ci manca? Di che somma abbiamo bisogno e come intendiamo perseguirla?”



## COMUNE DI GENOVA

Volevo che oltre ad un'impostazione generale del problema ci fosse una quantificazione dei costi e delle risorse necessarie".

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola alla consigliera Lauro”.

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

“Ringrazio l'assessore Vesco per essere venuto. Già dal 2014 la Regione aveva promesso 200 mezzi nuovi, volevo sapere dove sono questi mezzi e cosa ne pensa di questa promessa.

Al Sindaco volevo chiedere quali sono le azioni, che dal punto di vista di bilancio, hanno messo in sicurezza i conti del 2015. Sindaco, siccome è lei che deve dare mandato all'azienda di costituire l'ATI, quando dà mandato per la costituzione dell'ATI per poter partecipare alla gara?”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola alla consigliera Musso”.

### **MUSSO VITTORIA (LISTA MUSSO)**

“Vorrei inchiodare, metaforicamente parlando, il Sindaco ad una sua frase precisa, ha detto: “Bisogna pagare meno di quanto si paga adesso”.

Vorrei che questa frase detta restasse incisa. Proprio questa mattina si parlava di un biglietto ad 1,80 quando sappiamo che già 1,50 – l'ha detto lei – è tra i più alti d'Italia.

Mi batterò, per i miei concittadini, perché bisogna pagare meno di quanto si paga adesso e soprattutto deve essere adeguato al servizio che si riceve perché non sempre il servizio è adeguato a quanto si spende”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola al Sindaco per le risposte”.

### **SINDACO**

“Parto da un giudizio che ha dato Pastorino – mi spiace che sia uscito – che contesto e trovo non rispettoso di quello che abbiamo fatto, aveva detto: “L'ignobile balletto tra Comune e Regione”. Ho ben preciso in mente quello che il Comune di Genova ha fatto nel 2012, 2013 e 2014 con i suoi bilanci dando al servizio di trasporto pubblico urbano, attraverso la sua azienda, delle somme e dei denari dei cittadini assolutamente consistenti, eccezionalmente consistenti che non hanno eguali in Italia. Il Comune di Genova, con voti di questa sala, approvando il bilancio comunale, ha stanziato nel 2012, 2013 e 2014 delle cifre che non hanno eguali in nessun Comune italiano per il trasporto pubblico locale, questo non è un ignobile balletto, è uno sforzo che questa città e quest'amministrazione ha fatto per tenere in piedi il sistema del trasporto pubblico locale. È un impegno serissimo e rigoroso, abbiamo onorato fino all'ultimo euro gli accordi che abbiamo sottoscritti.

Quando si parlava, per il 2014, di un contributo straordinario di ulteriori 4 milioni e passa di euro preciso che li abbiamo pagati fino all'ultimo centesimo di euro.

Il Comune di Genova non fa balletti, ha assolto al suo ruolo con bilanci durissimi per finanziare l'impresa. Questa è una verità assoluta.



## COMUNE DI GENOVA

Gli sforzi che sono stati decisi e votati in quest'Aula hanno consentito all'impresa, nel 2013 e nel 2014, di chiudere i bilanci in equilibrio. I bilanci di AMT, grazie a questi sforzi, non per dono divino, nel 2013 e nel 2014 si sono chiusi in equilibrio, pertanto possiamo dire che la nostra azienda non ha avuto i conti in rosso nel 2013 e nel 2014 perché una parte significativa dei costi di esercizio è stata coperta da uno sforzo finanziario molto rilevante del Comune. Non è l'unico elemento, ma nel 2013 e nel 2014 i conti dell'azienda si sono schiusi in equilibrio e ancora, quest'azienda, a differenza di tante altre, non ha indebitamento o ha un indebitamento limitatissimo a fronte di altre aziende in giro per il Paese che hanno montagne di debiti.

Ripeto, il fatto che quest'azienda non abbia indebitamento è stato possibile perché di anno in anno il Comune di Genova ha contribuito affinché questo indebitamento non si verificasse.

La città di Genova è una città in cui il sistema del trasporto pubblico locale, anche su gomma, risponde più che in ogni altro nodo urbano, alle domande di mobilità dei cittadini. Da questo punto di vista, con tutti i limiti che possiamo avere, è anche giusto evidenziare i risultati che come sistema pubblico siamo capaci di dare: abbiamo un'incidenza dell'uso del trasporto pubblico anche su gomma, superiore a quello di tantissime altre città.

Nell'insieme dei ricavi, essendoci delle norme che dicono che il 35 per cento dei ricavi deve essere coperto dagli introiti dai ricavi da traffico – introiti, biglietti e abbonati – il nostro sistema raggiunge questa percentuale. È evidente che il Comune, come azionista, è stato in grado di dare il contributo che ha consentito nel 2013 e nel 2014 di raggiungere i bilanci in equilibrio, non è in grado di tirar fuori soldi per ricapitalizzare l'azienda. Non è un azionista che ha questa forza, non siamo in grado di investire – come Comune – oltre agli sforzi che già facciamo per comprare autobus, tanto è vero contro l'accordo di novembre 2013 prevedeva che altri soggetti acquistassero gli autobus non tutti nel 2014 e non tutti nel 2015, erano scaglionati.

Se rilevo che gli autobus non sono arrivati ad AMT, avrebbero contribuito a risolvere uno dei problemi che è quello del rinnovamento del parco mezzi, non sto facendo un ignobile balletto, ma sto dicendo la verità.

Non faccio polemiche inutili, dico che cose come stanno, poi i giudizi politici o quello che uno vorrebbe fare è chiaro ognuno ha le sue ricette in tasca. Non è una polemica o un balletto, è una constatazione di un fatto. Il Comune non è in grado, come azionista, di mobilitare investimenti, è in grado di decidere quali servizi aggiuntivi potrà finanziare sulla base di un'informazione che non abbiamo: quali sono i servizi minimi essenziali che spettano al territorio genovese. Quando sapremo questo saremo in grado di dire, rispetto a questo, cosa chiediamo in più al sistema.

La consigliera Lauro chiedeva una valutazione sull'accordo, soddisfazione o insoddisfazione. In Regione ho sottoscritto, come ente pubblico, un accordo con gli altri Sindaci dei Comuni capoluoghi e con la Regione, un accordo che diceva nient'altro che la gestione di questo fondino che, come dicevo, erano risorse dei cittadini che servivano a mandare in pensione in anticipo dei lavoratori, in un contesto in cui ai lavoratori si chiede di lavorare più anni. Era un accordo in cui si dava la possibilità a dei lavoratori di andare in pensione in anticipo in un'Italia in cui si chiede a tutti i lavoratori di lavorare più anni, a questi lavoratori si garantivano delle condizioni di sicurezza nel caso in cui fossero non penalizzanti e nel caso in cui fossero cambiate le normative, si rinviava ad un accordo sindacale, azienda per azienda, la determinazione degli aspetti tecnici, azienda per azienda, con cui utilizzare questi soldi avendo come sicurezza di portare a casa un minimo risultato e di accompagnare alla pensione senza ledere i diritti dei lavoratori. In un momento in cui si fanno lavorare più a lungo le persone, qui le si accompagna ad un pensionamento anticipato ed un accordo che non era lesivo dei diritti dei lavoratori, si dava ai lavoratori del TPL delle opportunità che in questo Paese è difficile trovare, non si ledono i diritti dei lavoratori mettendo a disposizione, per quest'operazione di prepensionamento, denaro dei cittadini; si rinviava ad un accordo sindacale aziendale il compito di verificare, azienda per azienda, le modalità tecniche di ottenere questo risultato e, il risultato, sarebbe stato funzionale a ridurre, con quest'esborso, i costi per le aziende in modo da renderle più competitive.

Un accordo del genere lo sottoscriverei, domanda ad un ulteriore accordo sindacale aziendale, quindi, si poteva raggiungere o non raggiungere le parti sociali, aziende e sindacati sarebbero entrate nel merito. Era solo di dire: andate, parlate, trattate e discutete. Un accordo aziendale che avrebbe dovuto,



## COMUNE DI GENOVA

questo era scritto nell'accordo che ho sottoscritto io: "Sottoposto al referendum 3 lavoratori". Onestamente, una cosa di questo tipo, la sottoscriverei sempre, cioè, se mi si riproponesse un testo del genere da sottoscrivere lo sottoscriverei, la cosa decisiva è vedere, azienda per azienda, se l'accordo raggiunto ha centrato tutti gli obiettivi e se è stato il massimo che si poteva ottenere. Lo rifarei, era un passaggio importante ed essenziale per poter utilizzare uno strumento su cui tutti erano d'accordo. Questo fondino era uno strumento su cui tutti erano d'accordo, era il via libera a poter seguire una strada di confronto sindacale e aziendale per utilizzare questo strumento. Secondo me serve nel momento in cui un buon numero di lavoratori di AMT e di altre aziende segue questa procedura perché si riducono i costi delle aziende e i lavoratori possono essere accompagnati alla pensione, non so se basta, lo dobbiamo vedere.

Sulle risorse che vengono date per la gara, ripeto, abbiamo un'azienda che è nostra che deve stare in equilibrio, si tratta di verificare i conti aziendali, l'utilizzo del fondino e altri elementi possono consentire di non essere eccessivamente pessimistici se le manovre sui bilanci dei Comuni non sono devastanti sul 2015, altro discorso è la prospettiva che è quella della gara.

Abbiamo il problema di tenere in equilibrio i conti aziendali e lo stiamo facendo anno dopo anno. Non siamo in grado in questo contesto, anche perché c'è una gara che cambia lo scenario, di determinare da soli lo scenario futuro, mentre siamo stati in grado, anno dopo anno, di tenere in equilibrio i conti della gara.

Sulla gara sull'ATI ho detto quelli che sono, secondo me, gli obiettivi che chi costruisce la gara deve porsi: determinare i servizi che si offrono ai cittadini e costruire una gara affinché questi servizi costino il giusto in termini di prezzi dei biglietti e in termini di contributi pubblici. Il costo complessivo deve essere un costo equilibrato che tiene conto delle specificità del nostro territorio, ma tiene conto anche di alcuni parametri che dovrebbero essere oggettivi di costi standard non applicati, come dicevo, meccanicamente ad una realtà particolare come la nostra, ma che non possono essere ignorati.

Rispetto a quanto diceva la consigliera Musso, non c'è soltanto il costo dei biglietti. Lei dice che mi voleva inchiodare metaforicamente alle mie responsabilità, ma la sua lista ha in mente dei modelli di mercato in cui quello che i cittadini pagano per i biglietti è molto più alto di quello che si paga in un sistema che è finanziato dal pubblico come in Italia. Proprio perché non voglio il sistema inglese o di altre esperienze estere in cui i cittadini pagano, sono loro che pagano e sostengono, coprono molto di più del 35 per cento del costo. Il costo, per gli utenti italiani, è compensato da contributi pubblici, deve essere compensato da contributi pubblici.

Sono d'accordo con il consigliere Bruno, dobbiamo tenere molto fermi in prospettiva gli abbonamenti, mentre invece sulla carta, anche se le cifre che sono state date non hanno alcun tipo di fondamento, l'approccio è di privilegiare le diverse forme di abbonamento per intervenire sulla bigliettazione.

Per le risorse messe a disposizione in funzione della gara, consigliere Grillo, abbiamo un elemento certo rispetto ai tanti che ancora non sono chiari, la Regione ha detto chiaramente quanti soldi stanzierà mettendoli a disposizione del pacchetto di risorse che serve per la gara nei prossimi anni. Dicono tutti che deve essere una gara di una durata di circa 10 anni, è quello che dice l'Europa, prorogabile per un altro quinquennio; deve avere una durata sufficientemente lunga, ma non troppo lunga, se fosse troppo lunga – oltre i 10 anni – sarebbe discorsivo di certe regole che l'Europa dà e deve essere sufficientemente lunga per consentire una programmazione degli investimenti, investimenti che devono essere richiesti come una delle condizioni su cui misurare i competitori in gara. Non sono io che sto costruendo il bando di gara, è il nostro sistema che lo dovrà costruire, quello che dovremmo chiedere – è abbastanza intuitivo – è che nel bando di gara ci sia un impegno da parte di chi assume il servizio a ringiovanire progressivamente il parco mezzi, cioè, investire. Naturalmente, se la Regione acquistasse dei mezzi nel 2015, in ottemperanza all'accordo novembre 2013, è chiaro che essendo meno oneroso questo tipo di intervento per il futuro concorrente in gara ne dovremmo tenere conto perché è una cosa che ha fatto il pubblico e gli si chiederanno altre cose, non è che si facciano i regali, ma è uno dei requisiti che dovrà essere previsto ed è quello che il Comune non è in grado di fare. Il Comune non è in grado di rinnovare il parco mezzi, non ha i soldi per poter investire queste somme. La Regione ha dato una certezza, ha detto i soldi che mette, quello che ci manca come elemento di conoscenza – ma non lo può fare solo la Regione, lo deve fare l'agenzia, quindi, non c'è nessun tipo di



## COMUNE DI GENOVA

balletto – è definire molto rapidamente questa somma messa a disposizione della Regione che serve per i servizi minimi essenziali, quali sono i servizi minimi essenziali nell'area genovese. Dopodiché siamo in grado di dire quanto ci mettiamo di aggiuntivo.

Do ragione al consigliere Padovani, non abbiamo un bando di gara definito. Ho manifestato una volontà politica che è di mettere l'azienda del Comune con questi limiti che l'azionista Comune ha che ho esplicitato, ma sono noti a tutti, fortissimo nel contribuire – in questi anni – al mantenimento in equilibrio dei conti con un grosso sforzo economico, ma non nella condizione di aggiungere i soldi che ci vorrebbero per gli investimenti. Non siamo in grado, come sistema, di garantirli.

Essendo prioritario l'obiettivo di tenere in equilibrio i conti, questa è la precondizione per consentire ad AMT di partecipare ad un'ATI, ma all'ATI che ho detto che come volontà politica c'è l'intenzione di andare, si va nel momento in cui si capisce qual è la gara, quali sono le condizioni di gara, chi ci sta. Con chi sottoscrivo un'ATI ad una gara che non c'è? Ho bisogno di capire a quale gara devo partecipare per capire con chi mi metto per partecipare a questa gara.

C'è una volontà politica di arrivarci, ma non posso arrivare a fare un'ATI senza sapere le caratteristiche della gara perché anche i *partner* che potrebbero dare robustezza all'ATI aspettano di vedere i contorni della gara: la definizione della gara e che caratteristiche ha, come è messa AMT, come sono messe altre aziende pubbliche, che prospettive di efficientamento hanno.

Secondo me non è serio nei confronti di nessuno dei lavoratori delle aziende, faccio delle promesse che non sono in grado di rispettare o per fare un'ATI seria ho bisogno di tenere nel massimo di efficienza la nostra impresa, poi, di vedere quali sono le condizioni della gara, che gara c'è, cosa si richiede e andare alla ricerca di *partner* robusti che sono in grado di mettere quei soldi per farci vincere la gara.

È un elemento di assoluta delicatezza, è una gara pubblica che deve funzionare bene, non può essere messa in discussione da ricorsi e controricorsi. In questo momento siamo anche dei regolatori, quindi, dobbiamo avere la consapevolezza che il soggetto Comune, come il soggetto dell'agenzia, dà delle regole che devono essere fissate nell'interesse pubblico, non nell'interesse dell'azienda X o dell'azienda Y, prima o privata che sia. Sono delle regole chiare e trasparenti che devono servire a dare, ai cittadini genovesi e liguri, un buon servizio valutando chi fa le condizioni migliori per offrirlo perché, questo servizio, lo pagano i cittadini.

Lo dobbiamo fare come regolatori, con regole trasparenti e chiare per tutti. Nel momento in cui queste regole sono definite, non le definisce il Comune di Genova, il Comune di Genova come azionista di un'impresa, nel rispetto di regole che sono uguali per tutti, deve fare il possibile perché la sua azienda possa partecipare ad un'ATI ed è quello che intende fare”.

### MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola all'assessore Vesco”.

### VESCO – ASSESSORE REGIONALE

“Buongiorno a tutti. Mi scuso per il ritardo, forse ho perso qualche intervento, ma cerco di fare un riepilogo. In parte il Sindaco ha elencato molto del percorso che stiamo facendo che è condiviso, voglio solo aggiungere qualche elemento e dare qualche giustificazione rispetto al tema importantissimo dell'acquisto degli autobus.

L'acquisto degli autobus è una richiesta forte che è arrivata dalle aziende e dall'amministrazione, la Regione in quella notte dell'accordo in prefettura ha dato la propria disponibilità ad investire molto utilizzando nuove riserve del bilancio corrente della Regione. Come diceva il Sindaco, l'amministrazione comunale non le ha le risorse correnti del bilancio non le ha neanche la Regione Liguria.

Ci siamo assunti la responsabilità di garantire a Genova 200 autobus in 4 anni che facendo un rapporto percentuale di peso della realtà genovese nel contesto regionale, faceva un ammontare complessivo di 380 autobus, diciamo, rapportati al costo di un autobus di 12 metri. È ovvio, abbiamo fatto un percorso



## COMUNE DI GENOVA

molto attento, le aziende hanno dato un grande contributo, Filse sta gestendo questa non facile partita per raccogliere le necessità; abbiamo cercato di fare un'operazione che tenesse in considerazione non un materiale unico, ma diversificato delle varie tipologie di esigenze dell'esercizio da parte delle aziende.

Nella prima fase abbiamo attualizzato le risorse della legge 62 del 2009 che era quella legge che il Consiglio regionale votò, con cui venivano riconosciute alle aziende 2 milioni all'anno per 20 anni per poter comprare del materiale nuovo. L'azienda di Spezia era riuscita a fare un'operazione finanziaria in proprio comprando tutti gli autobus in un'unica soluzione, già alla fine del 2010, il primo anno di versamento di queste risorse, le altre aziende, anche per difficoltà, non erano riuscite a farlo e spendevano man mano che la Regione dava i 2 milioni che per la AMT valgono poco di 1 milione, se non ricordo male, 1 milione e 50 è il rapporto di peso nell'ambito del riparto delle risorse.

Abbiamo dato a Filse il mandato di fare una gara utilizzando quelle risorse che avrebbero consentito l'acquisto di 95 autobus, Spezia è esclusa perché li aveva già presi. Purtroppo l'operazione costruita con grande fatica anche da Filse, è un'operazione finanziaria di *leasing* non essendo esigibili subito con le risorse, non essendo risorse disponibili, ma un impegno da parte della Regione ad elargire per altri 16 anni. Quell'operazione divisa su 4 segmenti di mezzi ha portato su uno di questi ad avere una manifestazione di interessi che nel mese di perfezionamento non si è concretizzata, cioè, l'azienda ha scritto che non era interessata, quindi, è venuta meno anche quell'offerta; nel frattempo, per gli altri 3 bandi che sono andati deserti, oggi anche per il quarto, per cui c'era un'offerta che non si è concretizzata, abbiamo dato mandato a Filse di fare una trattativa negoziata con alcune aziende che hanno, oggi, manifestato la disponibilità incrementando, in quest'operazione, anche di 5 milioni dei fondi FAS della vecchia programmazione che sono gli unici disponibili prima dell'utilizzo della nuova su cui concentrare il grosso dello sforzo per raggiungere quelli obiettivi che ci siamo dati, di raggiungere i 380 autobus.

Non è venuto meno l'impegno, non sono venute meno le fonti finanziarie con cui si garantisce quell'impegno, purtroppo una difficoltà imprevista che si è manifestata non ci ha ancora consentito di onorare neanche la prima annualità dell'impegno che sarebbe stata il 2014. Abbiamo modificato i termini incrementando le risorse e concentrandoci su un documento unico di acquisto, pensiamo di poter coprire, con questi soldi, i 95 più i 5 milioni, entro la fine dell'anno di avere aggiudicato con una disponibilità nella produzione delle aziende anche qualche mezzo nella disponibilità delle aziende. Questo è l'impegno che voglio riconfermare e che sarà uno dei punti ricompresi nell'ambito del bando perché saranno mezzi messi a disposizione di chi verrà ad esercire il servizio nella nostra Regione.

Venendo al tema legato al percorso, come sapete, siamo nella fase terminale di questa legislatura, peraltro un'interpretazione che è stata data a livello nazionale rispetto ai tempi di scioglimento, quindi, alla titolarità deliberativa sia del Consiglio regionale sia della Giunta che pensavamo fosse a 45 giorni dalle elezioni, invece, è ridotta a 45 giorni dall'insediamento dell'altra volta, quindi, ci ha portato ad avere l'ultima Giunta deliberativa il 27 marzo in cui, in una lunga giornata di deliberazione, abbiamo portato all'approvazione tutte le delibere necessarie alla partenza, quindi, alla possibilità di rendere praticabile la gara. Abbiamo approvato le linee guida su cui verrà fatta la prima manifestazione di interesse, quindi, le risorse che per quanto riguarda l'amministrazione regionale sono state confermate sul livello degli anni precedenti, cioè, abbiamo confermato la somma complessiva che mettiamo a disposizione in 139,6 – quindi – verranno garantiti. Purtroppo una richiesta forte che avevo presentato anche all'assessorato al bilancio che ritenevo e ritengo ancora importantissima, siamo alla predisposizione del bando di gara, ma non mi nascondo le difficoltà che avrebbe prodotto anche sui bilanci dell'amministrazione comunale, cioè, dalla vostra. L'indicizzazione di quelle risorse purtroppo non ha trovato disponibilità finanziarie, avevamo già approvato il bilancio triennale, quindi, oggi è molto difficile garantire un'indicizzazione anche ridotta, come quella che avevo proposto e richiesto dell'1 % annuo, capite bene che è una cifra che supera il milione di euro che progressivamente, da qui a 15 anni, è una cifra considerevole. Abbiamo messo a disposizione un'indicizzazione ridotta, solo per 2 anni, 2016 e 2017, che vede un incremento di poco più di 500 mila euro ognuno degli anni citati. Abbiamo definito le risorse su cui la Regione si impegna per la durata dalla gara, che come diceva il Sindaco, sarà una gara solo gomma.



## COMUNE DI GENOVA

Il consigliere poneva il tema della gara ferro gomma, quella discussione è già stata superata da tempo rispetto alle difficoltà e soprattutto ai tempi che si rilevano lunghissimi per una gara che coinvolga anche il ferro, ci sono Regioni che hanno cominciato 4 anni fa e non l'hanno ancora assegnata, è molto complicata e, peraltro, le normative europee obbligano gli enti a garantire 36 mesi nel subentro ad eventuali vincitori per potersi dotare e predisporre tutto il materiale rotabile necessario. Questo non avrebbe fatto coincidere le esigenze di una gara su gomma, molto più veloce, che pensiamo di concludere entro l'anno, con quelle del ferro che anche avendola conclusa avrebbero dato 36 mesi al vincitore per subentrare.

La certezza è di una gara solo gomma, tanto è vero che abbiamo aperto la trattativa da tempo, con Trenitalia, per il rinnovo del contratto di servizio, come stanno facendo gran parte delle Regioni italiane, abbiamo – sempre in quella Giunta – deliberato, visto che non siamo riusciti a chiudere l'accordo, la proroga del contratto in essere che era già stato prorogato fino al 30 giugno, l'abbiamo prorogato fino al 31 dicembre con l'impegno di sottoscrivere il contratto di servizio entro la fine di ottobre. Questo è un mandato che avrà la futura Giunta regionale di andare a chiudere e sottoscrivere l'accordo con Trenitalia.

La gara è solo gomma, la durata – come diceva il Sindaco – c'è il massimo che la normativa consenta, oggi tutti gli indicatori economici ci dicono che quella gara già trova una sostenibilità nel lungo termine, quindi, è impensabile fare una gara di pochi anni, sarebbe difficilmente appetibile e troverebbe difficoltà nella partecipazione e nell'eventuale aggiudicazione, quindi, andiamo a 10 anni che è il massimo più la possibilità di un'eventuale proroga ai sensi del 1370, quindi, la metà dell'aggiudicazione, quindi, altri 5 anni; 10 più 5 è il termine su cui ci muoviamo.

Infine, abbiamo definito l'importo e i chilometri che sono poco meno di 60 milioni quelli che vengono messi a gara nel bacino unico regionale. Qualcuno diceva: che gara sarà? È una gara di notevole entità in cui non si può precludere a partecipazione nessuna gara di evidenza pubblica, di evidenza europea, quindi, aperta a chiunque abbia le caratteristiche. Siccome il tema delle gare è un tema con cui il Paese e le Regioni si stanno confrontando molto, la preoccupazione maggiore che abbiamo è legata ad una ricorrenza di ricorsi inevitabile, non c'è una gara che non abbia qualcuno che faccia ricorso. Prima eravamo abituati al ricorso sull'eventuale aggiudicazione, oggi siamo arrivati al ricorso sull'eventuale bando.

Alcuni bandi fatti da alcune Regioni, penso quello del Friuli, era abbastanza inevitabile che si portassero dei ricorsi perché avevano fatto delle scelte che escludevano molto, uno dei punti di contrasto sul bando della Regione Friuli è che le aziende o l'aggregazioni di aziende partecipanti alla gara devono avere un capitale sociale pari al corrispettivo annuo della gara. Parliamo di un corrispettivo annuo di circa 180 milioni di euro, capite bene che non abbiamo intenzione di mettere una clausola di quel tipo. Sono d'accordo con chi ha contestato quel punto ed ha fatto ricorso e sono convinto anche che lo possa vincere.

Non vogliamo precludere la partecipazione a nessuno, sarà nella prima fase, alla luce dei pochi elementi che vi ho dato che sono riportati nella delibera con cui diamo mandato all'agenzia di fare questo. Tra l'altro, il bando e la gara è affidata all'agenzia di cui tutti gli enti, compreso il Comune di Genova, hanno una forte presenza, quindi, alla collegialità del tema, della discussione e degli obiettivi, di un'agenzia che è un soggetto importantissimo che deve trovare un suo dinamismo che forse oggi non ha ancora pienamente raggiunto, ma sta centrando la sua operatività; è un elemento importante. Come sapete, tutto questo dovrebbe portare al recupero dell'Iva nei prossimi anni.

È ovvio che l'impegno che abbiamo assunto, come amministrazione regionale, di garantire la continuità per tutta la durata della quota delle risorse è un elemento fondamentale che venga ripetuto da tutti gli altri enti. In quella giornata abbiamo approvato anche una bozza di accordo di programma, è un elemento importante con cui c'è stato un confronto con la vostra amministrazione, con il Sindaco, con l'assessore Dagnino, dobbiamo rapidamente recuperare il rapporto con tutte le amministrazioni del territorio che valgono circa 47 milioni di ulteriori contribuzioni al trasporto pubblico.

C'è il tema su cui abbiamo investito molto, condivido per cui non aggiungo altro, mi riferisco al tema del fondino rispetto a quello che ha detto il Sindaco. Lo condivido a pieno, non potrebbe essere diversamente visto che entrambi abbiamo firmato quell'accordo. Siamo stati spinti a fare quell'operazione perché è innegabile – devo dire che qualche intervento che ho ascoltato l'ha posto – che c'è un sovradimensionamento degli organici delle 5 aziende che gestiscono il trasporto nella nostra Regione. Nella





## COMUNE DI GENOVA

logica di una clausola sociale molto ferma e rigida che abbiamo messo addirittura nella legge che riprenderemo nel bando e che vuol tutelare tutti i lavoratori presenti all'interno delle aziende, nell'eventualità di un'aggiudicazione da parte di un altro soggetto o di altri soggetti, peraltro, con un'indicazione forte di permanenza lavorativa all'interno dei bacini provinciali; una clausola molto forte che non sfuggirà ad un'analisi attenta che è una che è una forte preoccupazione ed anche un forte ostacolo alla partecipazione alla gara rispetto a chi avrebbe voluto alla gara più libera e più aperta tenendosi le mani libere di fare azioni di riduzione e riorganizzazione del personale successivamente.

Tenendo un senso di responsabilità, su un'esigenza che è fondata soprattutto in alcuni comparti, penso a tutto il personale indiretto, abbiamo ritenuto di fare questa che non è altro che all'operazione finanziaria, cioè, mettere a disposizione soldi oggi rispetto alla possibilità di pagare a rate per 12 anni questo milione di euro che ci consente di avere oggi attualizzati con istituti, con cui Filse e l'agenzia stanno già trattando, non meno di 10 milioni di euro. Questi 10 milioni di euro consentiranno all'accompagnamento alla pensione riducendo gli organici, quindi, anche i costi aziendali.

Questo è un passaggio importante, abbiamo spinto molto le aziende e le ringrazio per aver prodotto, entro la data stabilita, tutti i piani che abbiamo richiesto perché l'analisi attenta di quei piani che le 5 aziende hanno presentato all'agenzia è un punto fondamentale su cui poter costruire il presupposto del futuro della gara, quindi, dare alla gara quella sostenibilità economica che, oltre ad essere un obbligo a cui la normativa ci richiama, è anche una volontà politica a cui non ci vogliamo sottrarre.

La manifestazione di interesse dovrebbe uscire nei prossimi giorni, penso dopo la metà di questo mese, anche questa con un po' di ritardo rispetto ai tempi che ci siamo dati, ma devo dire che la tabella dei tempi necessari per l'espletamento di tutte le procedure, nel rispetto delle normative e internazionali ed europee, ci consentono di ragionare. Se non ci sono ricorsi e lavoreremo perché il bando si presti il meno possibile a ricorsi, stiamo lavorando sia con l'avvocatura regionale, ma soprattutto con i consulenti legali di cui l'agenzia si è dotata affinché quel bando possa dare maggiore tranquillità, quindi, avere meno possibilità di appigli su cui costruire dei ricorsi da parte di operatori che, devo dire, invece di darci battaglia sul piano dei piani industriali, della capacità aziendale e gestionale, ce la stanno dando più sulle carte bollate facendo vari ricorsi in giro per l'Italia invece che confrontarsi sulle capacità tecnico gestionali.

In tutto questo si inserisce il tema delle aziende locali, ovviamente l'amministrazione che rappresento è l'amministrazione che ha maggiori responsabilità nell'emissione del bando di gara, ma è ovvio che l'auspicio è che le aziende della nostra Regione riescano a costituire un'ATI con cui poter competere nella prossima gara. Pare che c'è un impegno che è stato più volte manifestato dalla gran parte degli enti che, peraltro, sono anche proprietari delle aziende. La responsabilità degli amministratori debba portare a scindere i due aspetti, nel senso di soci fondatori dell'agenzia, quindi, con una grossa responsabilità rispetto all'emanazione e la gestione, e proprietari ed azionisti di aziende che hanno una capacità ed una possibilità di competere alla futura gara.

Vi ho fatto un breve quadro, resto disponibile. Avevo detto al Presidente che mi sarei dovuto assentare per le ore 16:00, ma essendo arrivato alle ore 16:00 sembra giusto rimanere ancora un pochino”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola al consigliere Grillo”.

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

“La mia prima considerazione è nei confronti dell'assessore Dagnino, considerata l'assenza del Sindaco. Rispetto alle dichiarazioni del Sindaco sulla contribuzione del Comune di Genova nei confronti dell'azienda, ci andrei più cauto – da parte del Sindaco – nel prefigurare uno scenario in cui non sia possibile incrementare il contributo comunale. Possono essere giuste le dichiarazioni del Sindaco, però, compete al Consiglio comunale, nell'approvazione del bilancio previsionale, rispetto alle proposte che la Giunta formula, apportarvi eventuali correttivi. Il bilancio previsionale del Comune di Genova non c'è stato ancora



## COMUNE DI GENOVA

sottoposto, è opportuno che ciò avvenga nei tempi più solleciti possibili e vorrei che la Giunta registrasse il fatto che compete al Consiglio comunale formulare nel merito proposte o emendamenti, nel caso si renda utile ed opportuno, salvaguardare l'attività aziendale e la garanzia nei confronti dei lavoratori. Parliamo di quest'anno.

La seconda considerazione, sembra di capire che state lavorando sulle formalità e gli adempimenti relativi al bando di gara. Probabilmente competerà alla nuova Giunta regionale attivare le procedure definitive, se non fosse così formulo la richiesta di valutare la possibilità che il contenuto del bando di gara sia portato a nostra conoscenza per consentire, eventualmente, al Consiglio comunale il merito di formulare eventuali proposte su un testo di massima elaborato. Ovviamente, nel merito, audire anche le organizzazioni sindacali.

In ultimo, se nel bando di gara verranno individuati e meglio specificati i servizi minimi. Ritengo che il Consiglio comunale o i Consigli comunali in generale, debbano avere facoltà di presa d'atto delle proposte onde consentire eventuali osservazioni. Porto un esempio: se i servizi minimi essenziali dovessero sacrificare le zone periferiche o montane della nostra città si aprirebbe una gara discussione che è molto meglio affrontarla prima in quanto i servizi minimi essenziali, nei confronti dei cittadini, devono considerare soprattutto i cittadini che risiedono nelle zone più disagiate della città.

Sarebbe interessante, considerati i ritardi sul bando di gara, come ho detto nel mio primo intervento, valutare se è possibile entrare nel merito, in tutti i casi l'opportunità di un confronto con le organizzazioni sindacali tutte".

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola al consigliere Farello”.

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

“Mi dispiace che il Sindaco sia andato via, l'aveva preannunciato con largo anticipo, immagino che l'assessore Dagnino avrà modo di riferire il dibattito dell'Aula.

Tento di prenderla in mezzo ridere con un po' di humour nero. Non so se ricordate lo *sketch* dei cavalli marci con i due becchini che portavano la bara, li faceva ridere, qui un po' meno perché di mezzo ci sono delle cose serie.

Sembra che non la stiamo prendendo seriamente, l'unica cosa buona la sapevo già, non l'ho sentita oggi, è che questa legislatura regionale è finita e non può più fare danni in questo settore, ne ha fatti troppi. Noi ne abbiamo fatti tanti, li ha fatti quest'amministrazione, il mio parere è che il danno più forte l'ha fatto l'amministrazione precedente abbandonando una strada che era stata tracciata dall'amministrazione ancora precedente. Noi abbiamo fatto i nostri danni, ma una legislatura così dannosa e pernicioso su questo settore, dal punto di vista regionale, non l'ho mai vista.

Ho una vita anagrafica relativamente breve, ho una vita politica relativamente lunga, ma questo è un giudizio netto. Su altre materie il giudizio è diverso, su questo è catastrofico. Al di là delle misure che sono state prese, queste misure sono state prese giuste o sbagliate che fossero e sono state prese anche misure giuste, ma sempre sulla base del non detto, delle falsità e della falsificazione della verità perché non è mai stata affrontata la verità. La verità è che questo settore, in questa Regione, vive di una crisi strutturale cronica da molto più tempo di quando lei, assessore Vesco, si è insediato come Assessore in Regione, ovviamente anche in questo caso le responsabilità non sono tutte sue, ma continuare ad affrontare questa situazione partendo dal mondo del Bengodi che però arrivava sempre dopo, cioè, si fanno gli accordi dicendo che le cose andranno meglio per poi arrivare all'accordo successivo in cui le cose, nel frattempo, sono andate peggio e si promette che arriva il meglio dopo.

Vorrei fermarmi agli ultimi mesi e a quello che abbiamo davanti. Assessore, lei ha detto che l'agenzia dovrebbe avere un maggiore dinamismo, ci rendiamo conto che ci stiamo ricoprendo di ridicolo sulla cosa dell'agenzia di mobilità? Abbiamo creato un organo senza organismi, senza dotazioni economiche



## COMUNE DI GENOVA

se non quelle che vengono attribuite a Filse che è una società finanziaria che si dovrebbe occupare di qualcos'altro rispetto all'organizzazione del trasporto pubblico locale nella Regione Liguria con tutto il rispetto per Filse che fa quello che può, ma sicuramente non è questo il suo compito. Un'agenzia senza nessuna funzione dove, dopo pochi mesi di vita, il Presidente nominato si dimette per incapacità di operare nella struttura di cui è stato nominato Presidente nel silenzio generale. Sembra una cosa normale? La situazione è così grave, dal punto di vista della capacità di operare di quest'organismo, che a presiederla, al posto del professionista indicato prima, viene chiamato l'ex direttore regionale del servizio che non ha nulla da perdere, è persona che conosce sicuramente il settore, ma dimostra tutta la capacità di appetibilità di un organo che se dovesse funzionare e far le cose che avete messo voi nella legge, e le cose per cui questo Consiglio comunale ha votato l'ingresso in quell'agenzia dovrebbe avere, come minimo, un direttore generale che ne capisca di queste cose nella propria struttura, ma non aspettando il bando dopo la fine di questa legislatura.

Le strutture nascono con le strutture, tra l'altro, abbiamo votato un atto che prevedeva che ovviamente non ci fosse commistione di interesse nella struttura di *governance* tra gli enti concedenti e l'agenzia, ma che ci fosse la possibilità, da parte dell'agenzia, di avvalersi delle strutture tecniche degli enti concedenti per poter dare una ragione d'essere a questa struttura. Non c'era nemmeno da pagare dei soldi, si tratta di una volontà politica. L'agenzia è una delle tante cose che sono state sbandierate per tener buono qualcuno, a partire dal Comune di Genova, dicendo che quello avrebbe risolto tutto, ma non solo non ha risolto tutto, è diventato un problema anche quello.

Ringrazio per aver risparmiato chiunque per averci detto che il bando di gara non c'è ancora perché è colpa del Comune di Genova o di qualche altro ente concedente. Mi aspettavo di sentire anche questa.

Veniamo alla gara, mettiate che riusciamo a fare la gara, per il 2015 non ci credo, non ci ho mai creduto per il 2014, non ci ho mai creduto per il marzo del 2015, ho azzeccato tutte e due le volte, vediamo se ci azzecco anche questa volta. Spero di sbagliarmi, bisogna vedere che gara esce perché si possono fare anche con i copia e incolla su internet, ma non sono gare. Le gare definiscono una serie di cose.

Oggi ci troviamo di fronte ad una scelta politica che lei, Assessore, mi ha detto consumata, menomale che ci sono le elezioni, spero che qualcuno su questo cambi idea, ma fare la gara disintegrata è una cosa che non sta in piedi dal punto di vista della struttura del trasporto pubblico di questa Regione. Non sta in piedi. Non c'è la gomma e il trasporto regionale sul ferro da un'altra parte in due mondi alieni, il ferro svolge un ruolo di funzione di trasporto pubblico anche in area urbana, fondamentale soprattutto nell'area metropolitana di Genova. Capisco che nelle periferie del sistema a cui è stata dedicata moltissima attenzione in questi anni, questo tema sia meno sensibile, ma c'è la soluzione anche per quello, basterebbe lavorarci, basterebbe avere un'agenzia che funziona. Il problema è che ci si è appesi ideologicamente al bacino unico quando il problema non è il bacino unico. In Francia, dove il trasporto unico, dal punto di vista della *governance* è uno degli esempi mondiali – sia ben chiaro che anche loro hanno dei problemi – le agenzie sono grosse e i bacini sono piccoli. Non serve avere dei bacini grandi, i casi che ha detto lei, di gare che non vanno a buon fine non è perché hanno l'integrazione, ma perché hanno i bacini regionali. L'Unione Europea, tra le tante cose che ha detto e scritto, ha scritto che più i bacini sono grandi e più si favorisce un *incumbent* che, in questo caso, non brilla per essere una somma di soggetti meravigliosamente in buona salute. Dietro il bacino unico c'era l'altra ideologia dell'azienda unica, anche quello non serve a niente, servono aziende che funzionano e non aziende uniche.

Siamo in tempo a tornare indietro? Credo di sì. Ci troviamo ad avere una gara solo per la gomma a cui partecipa la somma degli *incumbent* con tutte le difficoltà che hanno, magari si cercano un *partner*, se abbiamo bisogno di cercarsi un *partner* non capisco più la discussione che abbiamo fatto nel 2012 sulla privatizzazione. Il *partner* può essere pubblico o privato, ma è un *partner* e si prende una parte di tutta la società dopo la gara, questo è quello che c'è scritto giustamente nella legge e quello che ci sarà scritto giustamente nella gara.

È una discussione che non capisco. Cosa metteremo a gara? Le risorse attuali. Abbiamo detto che non abbiamo i soldi per fare gli investimenti, ma le gare si fanno proprio per trovare il soggetto che ha la forza per fare investimenti.



## COMUNE DI GENOVA

Come faccio a trovare chi viene a fare gli investimenti se non li metto a gara?

Per l'accordo di programma, si dirà che il Comune di Genova non sottoscrive l'accordo di programma, quindi è brutto e cattivo, e la gara non si fa perché non c'è l'accordo di programma.

Dovete spiegarmi come facciamo a fare l'accordo di programma. Si dice che nell'accordo di programma bisogna dire quanti soldi ci mette il Comune, non è così, l'accordo di programma l'avete scritto voi nella legge e sono in grado di citarla: *“Definisce il livello di servizio aggiuntivo che il Comune di Genova in questo caso – chiede rispetto ai servizi che l'agenzia decide di mettere nel bando regionale”*. Non so quali sono quei servizi, come faccio a dire quali servizi voglio in più?

Tra l'altro, in una città come Genova dove tra un po' arriva il nuovo nodo ferroviario che serve a far andare i treni solo ed esclusivamente nel nodo di Genova. Non so il modello di esercizio e quanto servizio compio su quella roba, come faccio a dire quanto servizio sulla gomma voglio?

Dico delle banalità, ma se sulla linea Voltri – Sampierdarena ci viaggiano 10 convogli in più con il nuovo nodo ferroviario, mi servirà qualche autobus in meno, altrimenti non capisco cosa faccio a fare la metropolizzazione delle ferrovie. Guardiamo questo settore solo ed esclusivamente in una negoziazione tra noi, le aziende e chi ci lavora; gli utenti non li guardiamo mai. Dobbiamo fare un accordo di programma che garantisca il maggior numero di quantità di servizio per gli utenti di Genova che sono penalizzati in questo. Da anni vediamo la AMT nella situazione in cui è sempre e costi delle tariffe e prezzi della produzione tendenzialmente crescenti e il servizio che diminuisce. Siamo nell'apposto del film di Padovani, invece che *“Alice nel Paese delle meraviglie”* siamo *“Alice nell'incubo delle meraviglie”*. Questo è quello che è successo.

Un regolatore regionale, se vuole fare il regolatore regionale, regola il servizio, non si tiene da parte il contratto con Trenitalia di cui oggi si dice di aspettare la fine dell'anno per poi, magari, fare una proroga senza gara e andare avanti nella stessa direzione in cui si è andati avanti fino ad oggi, ovvero, essere vittima di Trenitalia e non il regolatore di Trenitalia che, finché non c'è la concorrenza, stravinca. Una competizione ha senso, in questa Regione, solo se entra in gioco anche il ferro, altrimenti è tutta finta, è l'ennesima finzione.

Probabilmente terremo la pax politica ancora per un po', pur con le turbolenze del caso, ma chi ci andrà sotto sono, in parte, i lavoratori e in gran parte gli utenti.

All'assessore Dagnino dico una cosa, l'avrei detta al Sindaco che è andato via, come Partito Democratico abbiamo rinunciato ad indicare gli applicativi di questi obiettivi, pensiamo di dover dire gli obiettivi, abbiamo proposto un applicativo e non c'è andata bene, eravamo d'accordo con lei ed è stato rifiutato quest'applicativo. C'è una cosa che non accettiamo: AMT che non partecipa alla gara e aspetta di vedere chi la uccide. Questo non siamo disponibili a farlo!

Probabilmente abbiamo idee diverse anche dai lavoratori che sono qui su quali azioni sono necessarie per mettere AMT in condizioni di partecipare a quella gara, ma una strada che ci porti a dire: *“Chi arriva risolverà il problema”*.

Non distruggo il patrimonio aziendale che ho già depauperato anche per errori miei in modo che qualcun altro si gestisce il casino in mezzo alla strada. Abbiamo dimostrato che, nel bene o nel male, il casino ce lo siamo gestiti anche noi sia quando abbiamo ottenuto qualche risultato sia quando abbiamo ottenuto qualche sconfitta.

Avremo una nuova legislazione regionale, ci sarà qualcuno che farà l'Assessore dei Trasporti, magari sempre l'assessore Vesco”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“Consigliere, si avvii alle conclusioni”.

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

“Dal mio punto di vista ha un unico pregio, non è del Partito Democratico.



## COMUNE DI GENOVA

Per molti il P.D. a queste elezioni diventerà comodo, anche se non so se così comodo, spero che il Comune di Genova, in questo periodo di ennesima transizione faccia tutte quelle azioni necessarie, anche difficili, per mettere quest'azienda in condizione di partecipare a quella gara e di continuare a far politica a partire dall'accordo di programma perché venga tutelato, in quell'accordo di programma, il bene fondamentale quando si parla di trasporto pubblico, ovvero, il trasporto pubblico, il servizio che si dà agli utenti e ai cittadini che viene molto prima di tutti i ragionamenti che abbiamo anteposto anche noi in questi anni”.

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola al consigliere Putti”.

### **PUTTI (MOV. 5 STELLE)**

“Mi spiace non ci sia il Sindaco, di balletti Regione e Comune ne ho visto parecchi poco fa, così come ho visto in passato sembra che anche oggi ci sia stato un buon pezzo.

Consigliere Farello, dopo quest'intervento, chiedo se vuole venire nei banchi dell'opposizione.

Chiedo al Comune se siamo intenzionati fare l'ATI e come intendiamo farla. Chiedo, rispetto a questo, con quale capitale sociale si intende arrivare a quest'ATI o meglio chi secondo il Comune metterà parte del capitale sociale per fare l'ATI, qual è la parte che potremo metterci eventualmente come azienda. Chiedo, ad entrambi, se non si sfarà gara o meglio se non si riuscisse ad assegnarla, cosa succederà del trasporto pubblico? È una cosa che mi preoccupa molto.

Alla Regione chiedo questa rinuncia di integrazione ferro e gomma che, di per sé, come ha giustamente illustrato il consigliere Farello, è ed era quello per cui era nata l'agenzia, era quello di cui si è parlato tante volte, anche all'interno del Consiglio comunale. Ad esempio le sovrapposizioni delle tratte, specialmente nell'extra Genova o altre funzioni di questo tipo, se non si fa l'agenzia unica cosa ce ne facciamo di tutto questo?

I sindacati ci hanno segnalato che le annualità previste, di durata dell'assegnazione dell'eventuale gara, sono così distoniche nella selezione del servizio delle ferrovie che indicano che non c'è nessuna intenzione di fare quest'integrazione, neanche in futuro. Anche in questo caso sorgono altre domande: se non ci sarà quest'integrazione ci sarà di nuovo un duello tra le due modalità di trasporto? Non viene fatta quest'integrazione per tutelare le Ferrovie o per tutelare il rapporto privilegiato che la Regione ha sempre avuto con Ferrovie?

Assessore Vesco, siamo venuti come Consiglieri comunali in Regione qualche mese fa, non siamo stati ricevuti, abbiamo avuto la possibilità di parlare con un Presidente della Commissione che aveva telefonato per fissare un ipotetico appuntamento per parlare proprio del biglietto integrato e dell'integrazione tariffaria. Non abbiamo più avuto quest'incontro. Capisco che siamo Consiglieri comunali, nel mio CUD si parla di 8 mila 700 euro l'anno di rimborsi provenienti dal Comune, probabilmente in quello di qualcun altro, queste cifre, arrivano a metà mese, però, ritengo che abbiamo la dignità di rappresentare 500 e passa cittadini, quindi, sembrava opportuno avere quest'incontro, anche per sentire cosa avevamo da dire, non eravamo lì con tono polemico eccessivo, volevamo capire e volevamo costruire qualcosa.

Sull'integrazione tariffaria non si è più saputo niente, non siamo mai stati convocati, non c'è mai stata proposta una data per un incontro che invece in quell'occasione c'era stata preventivata.

Oggi siamo qua, la ringrazio per essere venuto, e devo dire che abbiamo ancora orizzonti poco chiari. Ci avviciniamo a delle elezioni regionali, per cui, avremo nuovamente un periodo di incertezza successivamente alle elezioni, il mio auspicio è che avremo anche un periodo di cambiamento. Devo dire che ancora abbiamo avuto pochi dati oggi, vorrei sapere bene quali sono le cifre di cui si parla. Noi non diciamo quali sono i livelli minimo di servizio, dall'altro il Comune dice che se non sappiamo quali sono i livelli minimi non possiamo dire quanto metteremo nell'accordo di programma.



## COMUNE DI GENOVA

Visto che siete tutti e due qua, non potete dirceli? Siete entrambi presenti, li sappiamo tutti e possiamo testimoniare che questo è stato detto.

Sembra di aver riassunto le domande che abbiamo condiviso anche questa mattina con gli altri Consiglieri all'interno della Commissione, aspetto le risposte".

*Alle ore 17.23 assume la Presidenza il Vicepresidente Pastorino*

### **PASTORINO – PRESIDENTE**

“La parola al consigliere Villa”.

### **VILLA (P.D.)**

“Volevo fare delle domande all'Assessore e all'azienda relativamente ad alcune cose che abbiamo già detto in questa Commissione, oltre che a lavorare sui costi del personale, quindi, a creare fondini etc., sembra che anche questa mattina siano uscite delle proposte, tutti quanti ci diciamo che ci dobbiamo preparare ad un'eventuale gara con gambe robuste e delle proposte che non sono tanto la riorganizzazione sui costi del personale ad andare a lavorare, ma prepararci – come azienda – con alcune proposte che sono uscite, dal 2012 in poi, in questa Commissione di cui ne faccio parte e di cui in parte ho proposto: verificare gli 8 milioni e mezzo che diamo a Trenitalia se effettivamente sono ben spesi o meno e se effettivamente riusciamo a quantificare quante sono gli utenti che utilizzano il ferro e quelli che utilizzano la gomma. Per questo ero per uno dei sostenitori del biglietto diversificato.

Ulteriormente avevamo accolto e avevamo proposto di lavorare sulla velocità commerciale per poter realizzare delle nuove corsie protette, le cosiddette corsie gialle, di nuovo chiedo, in quest'occasione, se sono state realizzate dal 2012 in poi alcune di queste cose.

Avevamo accennato, relativamente alla riorganizzazione, alla realizzazione di fermate in prossimità degli incroci o meno, comunque, ad un'ottimizzazione per poter, anche questa volta, lavorare sulla velocità commerciale maggiore rispetto a quella precedente. Ero uno di quelli che aveva proposto, avevo detto in maniera molto semplice ed umile, se ritenevamo che AMT potesse essere un'azienda che si occupasse anche di parcheggi, quindi, eventualmente ritornarci a dire se effettivamente ci potremmo presentare a questa gara con un'azienda che fa anche un'attività di questo tipo. Questa cosa non è tanto strana visto che nelle altre Città Metropolitane, quasi tutte le aziende che si occupano di trasporti si occupano anche di parcheggi; abbiamo un'azienda con tanto di Consiglio di amministrazione etc. che si occupa di parcheggi. Non ho ricevuto risposta a questa cosa.

Chiedo se di queste cose se n'è parlato, se n'è fatto e che possano consentire, oltre a quello di cui già si parlava questa mattina e si è parlato oggi, di migliorare i conti dell'azienda.

Questa mattina i sindacati ci ponevano il discorso delle manutenzioni che sono state dimenticate da lunghi anni anche su volontà di precedenti cicli amministrativi, quindi, anche responsabilità della politica, di una politica dove non c'ero, ma di cui se ne parlava.

Ero in Provincia quando proponevo il fatto di poter unire due aziende che facevano un tipo di servizio abbastanza simile, la ATP e la AMT, che avrebbe potuto eliminare tratti di cose che vengono realizzate nel Comune di Genova, ad esempio, il discorso dell'interscambio in zone dove abito io (quelle della Val Bisagno), quindi, per non fare arrivare il corriere tutti i giorni in Piazza della Vittoria .

Erano presenti con me e si ricorderanno il Presidente e l'Assessore – io ero Consigliere, loro erano Presidenti ed Assessori provinciali – se queste cose si potessero o si possono ancora oggi realizzare avvicinandoci, come auspicio ad una gara che AMT possa partecipare; se così non è, probabilmente, avremo puntato ed evidenziato le uniche problematiche che sono importanti, sono quelle di condizioni di alleggerire quest'azienda di parecchio personale, ma se tutto quanto è stato richiesto non viene realizzato ci creerebbe ulteriori problemi. Volevo chiedere se queste cose sono state pensate e realizzate”.



COMUNE DI GENOVA

## PASTORINO – PRESIDENTE

“Se non ci sono più domande concedo la parola all’assessore Vesco”.

## VESCO – ASSESSORE REGIONALE

“La fine di questa legislatura, che il consigliere Farello accoglie così positivamente, non crea ostacoli al prosieguo della gara in quanto tutto è demandato all’agenzia che ha una sua struttura che è pienamente funzionale. Sull’agenzia, il consigliere Farello ha dimenticato di dire che questo ruolo così appetibile di un’agenzia è stato fatto per un errore nell’elaborazione della legge che ho subito, ma nel contesto in cui è nata la legge era inevitabile fare diversamente, le posso assicurare che non è così appetibile perché non rimborsano neanche il biglietto del treno a chi viene da fuori Genova. Il Consiglio di amministrazione, è sancito dalla norma, è volontario e nessun componente può avere nessuna indennità e nessun rimborso spese. Posso assicurare che ci sono delle difficoltà nella gestione di una società di quelle dimensioni, con quegli impegni, con quella gravosità che andrà a gestire milioni di euro di una gara pubblica senza poter neanche avere il corrispettivo per pagarci una polizza assicurativa per tutelare i propri interessi personali. Poi, è stata fatta sull’onda emotiva di una protesta, nella preoccupazione espressa in Consiglio regionale, avrete seguito, la paura che fosse un carrozzone.

Ci confrontiamo in un momento molto difficoltoso in cui le cose giuste non si possono fare perché si ha paura di affrontare alcuni temi e alcune discussioni. L’agenzia è stata studiata con la possibilità che possa assorbire massimo il 2 per cento delle risorse messe disponibili per il TPL.

Abbiamo fatto un piano finanziario che nel massimo della sua funzionalità, il 2 per cento di 120 milioni sarebbero 2 milioni 400, abbiamo fatto un piano industriale che al massimo della sua funzionalità costerà 700 mila euro per non farci dire che è un carrozzone che sottrae soldi e risorse alle funzioni vitali del trasporto pubblico. Comprendo le sue manifestazioni, però, ne sento continuamente delle altre nel mio Consiglio regionale.

Avrò risposto a tre o quattro interrogazioni in Consiglio in cui mi si chiedeva conto che l’agenzia dovesse costare niente.

La convenzione con Filse è stata fatta per poter rendere funzionale quell’agenzia spendendo molto meno di quanto sarebbe costata una struttura organica autonoma all’interno dell’agenzia. È una contrazione di opportunità legata ad una contrapposizione politica molto accesa. Sono convinto che tutto verrà meno nel momento in cui quell’agenzia avrà la piena funzionalità, quindi, acquisterà anche quel dinamismo cui facevo riferimento prima. Sono convinto che quando riuscirà a dare delle risposte ci si renderà conto che bisogna dotarla di una struttura organica, di una funzionalità maggiore e magari togliere, nella futura legislatura, anche quell’obbligo per cui, almeno il Presidente, possa avere. Il Presidente Ionna non si è dimesso perché non aveva agibilità e funzionalità all’interno di quel azienda, le motivazioni sono altre che comprendo e rispetto essendo motivazioni del tutto personali.

Questo Consiglio regionale che termina il suo mandato in maniera così fallimentare, menomale solo sul trasporto pubblico, quindi, sarò il solo a pagarne il prezzo, si porta appresso un disegno organico che in questa legislatura più volte è stato minato da posizioni divergenti come la sua, è la terza volta che sono stato qui lei, per 3 volte, ha fatto quest’intervento rispetto alla rivendicazione di un bacino ferro gomma genovese.

La posizione politica che porta avanti l’amministrazione regionale è quella di un bacino unico regionale. Siccome l’ha posta 3 volte, per 3 volte le rispondo alla stessa maniera: il bacino ferro e gomma genovese è un bacino che darebbe una grande potenzialità anche ad operatori di altra natura. Dobbiamo tenere conto anche dei treni che vanno ad Acqui Terme, anche dei treni che vanno in giro per le altre parti della Regione, quindi, dobbiamo soddisfare le esigenze della mobilità di tutta la Regione. Estrapolare quello è come dare via i gioielli di famiglia.

Oggi non ci sono più i tempi per cambiare quella prospettiva, non so se la futura amministrazione regionale vorrà mettere all’ordine del giorno, ci sarà qualcuno che si giocherà la campagna elettorale, altri modelli con cui affrontare l’organizzazione del trasporto di questa Regione, oggi rimane in piedi questo tanto



## COMUNE DI GENOVA

è vero che abbiamo approvato tutti gli atti necessari affinché questo progetto che purtroppo non riesce a completare quest'amministrazione, venga già ben definito e lasciato in eredità alla prossima che, nella piena titolarità, ha la possibilità di fare quello che crede, anche di tenere in considerazione la riorganizzazione e l'efficientamento a cui lei faceva riferimento.

Non è vero, consigliere Putti, che le due cose non si coincidono. È vero che è dilatato di un tempo molto distante, ma le dicevo prima che i tempi della gara di ferro hanno 36 mesi sull'aggiudicazione, se lei fa i 15 anni della gara sulla gomma e gli eventuali 6 più 6, che non facciamo per fare un piacere a Trenitalia, ma per un'esigenza legata alla difficoltà di una concorrenza che sul trasporto ferroviario non è così presente ed efficace, tranne l'Emilia che è la Regione che ha aperto la gara da moltissimi anni, tutte le altre stanno andando – alcune l'hanno già concluso – alla negoziazione e alla sottoscrizione del contratto di servizio con Trenitalia. Nella sua logica di durata di 6 più 6, più i 3 che dicevo prima, come vede, i termini coincidono con una gara ferro e gomma che si possa aggiudicare di qui a 15 anni con decorrenza dal primo gennaio 2016.

Questo è il quadro con cui lascio questa discussione, concludo riferendo al passaggio che faceva lei rispetto al biglietto integrato, confesso che quel giorno – come lei ben sa – non c'ero fisicamente, ma successivamente pensavo che fosse superato dal fatto che è stato fatto un accordo sottoscritto da tutte le parti che prorogava la validità dell'accordo sul biglietto integrato fino al 31 dicembre 2014, che quell'accordo prevedeva che tacitamente qualora entro il 30 novembre nessuna delle 2 parti avesse dato disdetta, si consentiva tacitamente rinnovato fino a giugno del 2015, quindi, è ancora nella piena validità. Poco fa dicevo all'assessore Dagnino che visto che l'integrazione tariffaria entrerà nella gara che stiamo predisponendo, pare ovvio che dovremmo vederci per prorogare fino al 31 dicembre quest'accordo, prima che tutto vada all'interno della gara, quindi, venga perfezionato ed abbia una durata stabilita con incidenza totale.

Davo per scontato che non ci fosse più bisogno di discutere avendo perfezionato un accordo che è tutt'ora valido e vigente”.

*Alle ore 17.37 assume la Presidenza il Presidente Malatesta*

### **MALATESTA – PRESIDENTE**

“La parola all'assessore Dagnino”.

### **DAGNINO – ASSESSORE**

“Sull'ATI, il Sindaco ha detto della volontà politica di costruire un percorso del genere, volontà politica che si è concretizzata in molteplici incontri con gli altri enti titolari dei contratti di servizio della Liguria e con le aziende. L'iter si è fermato quando è subentrata la possibilità dell'utilizzo del fondo dell'incentivo all'esodo, nel senso che si è valutato che bisognava avere chiaro il risparmio che poteva derivare da quell'occasione in un quadro regionale; adesso stiamo facendo i conti generali rispetto al risparmio che si è ottenuto.

Consigliere Farello sono d'accordo con lei, credo che dobbiamo avere le idee chiarissime sulla partecipazione alla gara. In una delle ultime assemblee l'azienda ha presentato un piccolo percorso di interventi economici e finanziari per poter impostare un ragionamento del genere, i dati ci sono quasi tutti e, come diceva il consigliere Grillo, alla fine le decisioni sono di questo Consiglio e perciò quanto, in parte corrente, si debba mettere su questa partita e quali azioni si debbono fare rispetto ad investimento ad altro, lo decide l'Aula.

Il ragionamento che faceva il consigliere Grillo sulla predisposizione dei contenuti e dei servizi minimi, preciso che quelli sono contenuti che stanno nell'accordo di programma che sarà, ovviamente, votato da quest'Aula, da questo Consiglio. È lì dove sono indicati i servizi minimi o comunque il contributo dedicato ai servizi minimi e quelli che sono i servizi aggiuntivi. Credo che se vogliamo mantenere i livelli di servizio attuale nella nostra città, è vero che presentano costi, come ha detto il Sindaco, superiori, ma non





COMUNE DI GENOVA

accetto che si dica che il contributo ad AMT che dà quest'amministrazione va sempre a ripianare degli squilibri, il contributo che dà quest'amministrazione ad AMT va a pagare sostanzialmente dei servizi. Possiamo discutere su quanto costano questi servizi, però, sono questi servizi.

Credo che rispetto a quello che è il mantenimento del servizio attuale, tutto sommato, non ci si possa allontanare troppo da quella che è la cifra attuale che è già, peraltro, prevista in bilancio pluriennale e in bilancio triennale, è una cifra sulla quale si deve ragionare magari in diminuzione, ma non è possibile allontanarsi troppo.

Sulle domande che ha fatto il consigliere Villa, dato che ho risposto più e per più volte a queste domande, ho deciso che le faccio una risposta scritta, scripta manent".

*(Intervento del pubblico)*

**MALATESTA – PRESIDENTE**

“Non lo posso consentire, il Regolamento non lo prevede. Non viene registrato. La seduta è chiusa”.

ESITO

Aggiornamento gara T.P.L. e situazione A.M.T.	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
---	-------------------------

Alle ore 17,45 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario  
(Milena Rolando)

Il Presidente  
(Gian Piero Pastorino)

Il Presidente  
(Gianpaolo Malatesta)

**(documento firmato digitalmente)**