



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 Bertelli Marina.

Ha redatto il verbale la ditta Pegaso

Alle ore 09:40 sono presenti i Commissari:

4	Anzalone Stefano
5	Balleari Stefano
10	Boccaccio Andrea
14	Caratozzolo Salvatore
12	Chessa Leonardo
19	Comparini Barbara
11	De Benedictis Francesco
7	De Pietro Stefano
1	Gioia Alfonso
15	Grillo Guido
13	Lauro Lilli
6	Malatesta Gianpaolo
16	Muscara' Mauro
17	Musso Vittoria Emilia
2	Nicolella Clizia
18	Padovani Lucio Valerio
8	Pastorino Gian Piero
3	Putti Paolo
9	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Bruno Antonio Carmelo
2	Pignone Enrico
3	Russo Monica

Sono presenti:

Sig. Costanzo Camillo (FILT - CGIL); Sig. Giuseppe Gulli (UILTRASPORTI); Sig. Luca Lagomarsino (UGL F.N.A.); Sig. Antonio Cannavacciuolo (UILTRASPORTI); Sig. Secci (Esperto P.D.L.); Dott. Tallero (S.O.I.).

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

Piano TPL – ATI – GARA.

Audizione OO.SS.

MALATESTA – PRESIDENTE

“Buongiorno a tutti, procediamo con l’appello”.

APPELLO

MALATESTA – PRESIDENTE

“Come da richiesta dei Capigruppo, procediamo all’audizione su: “Piano TPL – ATI – GARA” di AMT, quindi della visione su questo tema in attesa della gara che ci sarà in questi mesi.

Questa mattina abbiamo invitato le organizzazioni sindacali in audizione, questo pomeriggio interverrà sia il Sindaco sia l’assessore Vesco alle ore 15:00 invece che alle ore 14:30.

Procediamo con l’audizione dei sindacati, la parola a Costanzo della FILT CGIL.

COSTANZO – FILT CGIL

“Martedì scorso non volevamo offendere nessuno, abbiamo solo detto che alcuni comportamenti possono essere configurati come censurabili soprattutto quando si rifiuta un confronto democratico. Vi ringrazio per averci auditato.

Il Presidente Malatesta dava 3 priorità: TPL, ATI e gara. Come tutti sapete, abbiamo avuto, con una legge che ha prorogato il contratto di servizio di AMT, lo spostamento al 31 dicembre 2015; ci troviamo che alla fine dell’anno scade il contratto di servizio. Per rendere possibile l’allineamento di tutte e 5 le aziende liguri per permettergli di arrivare al bando di gara che doveva partire, ahimè, un anno fa, si prevedeva dovesse partire il 31 marzo per concludersi entro l’anno per avere il nuovo gestore dal primo gennaio 2016. Mi riferisco anche all’ultimo punto (la gara), siamo al 7 aprile e ancora non c’è il bando di gara perché manca un accordo di programma tra i Comuni, ormai le Province sono andate per dissolte, e la Regione per stabilire le risorse da mettere nel bando.

Oggi è uscito un articolo dell’assessore Vesco che parla di 50 milioni di chilometri – AMT ne fa 25,5 che corrisponde a quasi la metà – parla di un bando di gara di 10 anni, più la possibilità di una proroga di 5. È evidente che le risorse è la condizione per chi dovesse partecipare a fare un’offerta non vincolante per capire quanti soldi vengono messi per poter fare 50 milioni di chilometri, se manca questo dato difficilmente ci può essere una gara. Qui si scaricano le responsabilità a vicenda – non facciamo politica, facciamo considerazioni oggettive – l’assessore Dagnino ci ha sempre detto negli incontri che mancano i costi standard e i servizi minimi, per cui fin quando non si ha conoscenza del bando il Comune – penso giustamente – non decide quante risorse mettere in questo bando di gara; le risorse vanno messe per i 10 anni e c’è la possibilità di una proroga per i prossimi 5.

Da questo punto di vista la Regione dice: “Abbiamo fatto tutto, se non riusciamo a fare il bando di gara è colpa dei Comuni che non ci dicono quante risorse metterci”. È il gatto che si morde la coda. Abbiamo chiesto, con senso di responsabilità, di chiudere questa partita perché la Regione

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |

segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |

Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379

commissioniconsiliari@comune.genova.it |

dice di mettere i soldi storici, il Comune aveva messo: 37 milioni l'anno scorso, 31 quest'anno. Lo sapete meglio di noi, è evidente che se mettessero le risorse storiche si arriverebbe ad una cifra di circa 200 milioni, per 15 anni fa 3 miliardi e ci potrebbe essere la condizione per fare il bando.

Ricordo che l'agenzia regionale al 26 per cento è presente al Comune di Genova, c'è una persona in rappresentanza del Comune di Genova. Martedì scorso c'è stata un'audizione per quanto riguarda l'assessore Dagnino sulle tariffe o meno. Lo studio FILS è stato pubblicato da mesi, se si ritiene opportuno bisogna applicarlo. È previsto il bacino unico, ma solo nella misura in cui si fa una gara regionale sul bacino unico, in caso contrario – ritorno al concetto di prima – ci troveremo il primo gennaio con AMT senza contratto di servizio, quindi, dovranno legiferare.

Penso che se c'è una proroga di qualche mese il buonsenso dice che si proroga perché c'è un vincitore, altra questione sono i conti di AMT, scusatemi il termine, ma difficilmente si riescono a capire fino in fondo. Alla fine dell'anno abbiamo chiuso il 2013 con 80 mila euro di utile, sembra che il 2014 si chiede con 80 mila euro di utile, ma questo non è sulla gestione perché sappiamo quanto il Comune sta ripianando ancora di perdita.

L'ultima volta che ci siamo visti mancavano 9 milioni, per cui era stata data la disdetta di tutti gli accordi integrativi, 50 milioni, questo è il vero nodo – secondo noi – della produttività. È chiaro che sui costi standard c'è una diversità, per quello ho detto che sono stati pubblicati tra il 6,50 di AMT e i 4 e rotti di ATC, se un bacino è unico e ci vuole un costo standard unico mi si deve dire come si porta AMT da 6,50 ad una media che non so quanto faccia.

Abbiamo proposto unitariamente di ridurre i costi per la sostenibilità di AMT e del bando di gara attraverso la riduzione degli organici che purtroppo ci portiamo, sono anni che facciamo cassa integrazione in deroga e contratti di solidarietà ed ogni anno ritorniamo ad avere lo stesso problema. Abbiamo chiesto che invece di prendere i soldi dalle tasche dei lavoratori si prendessero dalla riduzione degli organici, mediamente se abbiamo 220 lavoratori solo negli impiegati fuori – sono 600 quelli che interessano – si poteva pagare una volta sola, ridurre gli organici e avere un beneficio negli anni successivi. È come fanno tutte le aziende normali che si riorganizzano: spendono dei soldi una tantum e non hanno più il “problema”.

È stato accettato dalla Regione, però, si voleva oltre a prendere gli organici, recuperare la produttività. Questo è stato il vero nodo di scontro.

Siamo promotori di una proposta di ridurre gli organici in ambito regionale a circa 300, sono parecchi milioni che si riducono sia per le aziende sia per chi vincerà la gara, però, eravamo contrari a discutere degli accordi in essere non solo per una questione di come sono stati maturati negli anni i sacrifici e le lotte che ci sono volute – soprattutto sui giovani, non hanno quelle condizioni che possono avere gli anziani – perché non c'era una prospettiva. L'accordo delle 5 giornate, che qualcuno ha detto al Sindaco che si poteva fare prima, era: mantenere le aziende pubbliche, portarle in vita e farle partecipare alla gara in funzione non di parole. Ci sono voluti cinque o sei mesi per far scrivere un documento al Sindaco Doria, e il prefetto sta attendendo ancora – da due mesi – questo documento. Il prefetto si è sentito quasi esautorato di questa cosa, non parlava con noi, siamo andati da lui e ci ha detto: “Domani arriverà un documento del Sindaco che attesti questa cosa”, dobbiamo aspettare di vederlo ancora adesso.

È evidente che se il Comune di Genova vuole mantenere la propria azienda e portarla a gara per poter vincere si deve dotare delle condizioni patrimoniali, economiche e finanziarie.

Ad esempio: quanto sarà il capitale sociale richiesto dal bando di gara per chi vuole manifestare interesse? La Regione ancora oggi non lo dice. Siccome non c'è un vincolo legale, la proposta parla del 20 per cento, ma è una proposta a livello nazionale, se il valore è di 200 milioni l'anno – il Veneto ha fatto il 100 per cento e sono cifre assurde – si presume che almeno il 10 per cento del valore dovrebbe averlo. Il capitale sociale di AMT è di 11 milioni 200 mila, era sceso dei due terzi, per cui dovevano portare i libri in tribunale e ci hanno disdetto gli accordi. Il Comune si dota o dota AMT della cifra prevista dentro il bando? Dentro il bando, al 26 per cento nell'agenzia c'è il Comune per portare l'azienda, è in grado di fare gli investimenti? Ancora, dovrebbero garantire che almeno per i 10 anni ci sia un piano industriale di sostenibilità che mantenga l'azienda in equilibrio.

A fronte di atti concreti, penso che non decida il Sindaco, ma decide il Consiglio comunale – l'assemblea dei soci – siamo disponibili a metterci ad un tavolo e discutere su un piano industriale che non fa il sindacato, devono fare le aziende, per capire se c'è questa sostenibilità, quindi, c'è un periodo medio o lungo – 10 più 15 è un periodo significativo – dove i lavoratori e i cittadini possono dire che c'è un bando, ci sono le risorse e c'è una continuità produttiva. Si deve fare una volta per tutte e, a quel punto, siamo per fare la nostra parte e non accordi finti in continuità con il passato, come sono stati fatti adesso, che non portano nulla. Bisogna dire che siamo per mettere in condizioni di partecipare per poter vincere questa azienda, ma non spetta a noi definire qual è il patrimonio e quali sono gli investimenti.

Se si dice come ha firmato il Sindaco Doria a nome di tutti – non so con che autorità – il giorno 13 su un pezzo di carta dove non c'era né data, né intestazione, né niente - a nome di tutti i Sindaci che vogliono fare l'ATI - poi il giorno dopo è stato firmato sia dal Presidente Sappa sia dal Sindaco Federici: "Se il bando dovrà uscire entro l'anno, bisogna che nei prossimi mesi ci sia l'autorizzazione", penso ad una delibera del Consiglio comunale che dica che vuole portare AMT a gara da sola o in ATI, probabilmente da sola ha più difficoltà, poi si va dal notaio e se si fa l'ATI si vedrà quanto capitale ci hai messo e quali sono le capacità economiche finanziarie.

Sono già stati fatti 4 incontri da parte delle aziende del trasporto Ligure per arrivare alla definizione di un piano, tra l'altro è stato fatto un incontro anche con Confindustria per reperire le risorse perché oltre ai famosi 400 mezzi che dovrebbero arrivare dalla Regione Liguria, ne sono arrivati zero, i 6 li ha comprati AMT con risorse proprie. Le economie di scala non le fai soltanto tagliando gli stipendi o facendo lavorare di più i lavoratori. C'è priorità, se c'è un piano industriale, a discutere anche di queste cose che fai se fai quegli investimenti che ti permettono, come fanno le grandi aziende, di fare delle economie di scala perché hai risparmio sui combustibili, risparmio per quanto riguarda la riduzione del costo medio e portarlo a livello, più che nazionale, europeo, se si vuole competere con un gruppo europeo ad un bando di gara.

Questo manca e siccome la proprietà è il Comune al 100 per cento, stiamo chiedendo di essere conseguenti, al Sindaco e quindi anche a voi, rispetto al documento firmato il 13 marzo che dice che vogliono costituire l'ATI. Per quanto riguarda la situazione economica di AMT, la riduzione prevista dalla legge 40 del 19 dicembre che ha modificato l'articolo 9 al comma 3 ter che parla di mettere 12 milioni che vengono presi dal fondo nazionale, quindi non sono aggiuntivi, dà la possibilità di ridurre il personale e il dispositivo scrive, è un atto amministrativo che ha fatto la Giunta il 13 marzo, i criteri per cui le aziende possono beneficiare e prendere questi soldi, uno dei motivi è la riduzione degli organici: sugli impiegati senza integrazione, sugli operai e autisti con integrazione anche se guardavano solo al portafoglio e la Regione diceva che non si sostituiscono.

Ripeto, abbiamo fatto il 3 dicembre un'audizione che penso non abbia avuto continuità non per colpa vostra, ma per colpa del Sindaco, dove non volevano l'integrazione degli autisti. L'azienda ha detto che ne mancano 100 e saltano 51 corse al giorno, se non si rimpiazzavano – non noi, ma l'azienda – si fermava il servizio perché oltre alle 50 corse se ne aumentavano altre 40. Loro vedevano che tutti quanti andavano via e non venivano rimpiazzati era un costo secco, noi abbiamo proposto – così è stato scritto nella legge – che gli impiegati amministrativi non vengano rimpiazzati, da quanto ci risulta dai dati aziendali 40 lavoratori potrebbero lasciare perché maturano i requisiti per andare in pensione nei 4 anni previsti dalla legge Fornero, questo porterebbe nelle casse di AMT, per il 2015, a fronte di una legge, 1 milione di euro perché 40 lavoratori, con un costo medio di 50 mila euro, fa 2 milioni. Siccome vanno via da giugno sono 6 mesi, quindi 1 milione.

Abbiamo proposto che per gli autisti e soprattutto i lavoratori di manutenzione, gli altri si fermano perché hanno un'età di oltre 16 anni di anzianità, devono essere rimpiazzati, ed anche gli autisti devono essere rimpiazzati. Abbiamo già degli accordi in essere che dal punto di vista dei riposi ci vogliono 5 anni prima che i nuovi assunti vadano a regime e dal punto di vista economico ci vogliono 6 anni, stiamo parlando del 2021-2022. Se andassero via tutti coloro che hanno i requisiti si può recuperare su base annua siccome escono, così ha detto l'azienda nell'incontro che abbiamo avuto il 25 come organizzazioni sindacali, dal primo gennaio 2016, oltre ai 2 milioni sugli impiegati si

possono avere altri 2 milioni, quindi, in totale sono 4 milioni di riduzione di costi dal 2016 per effetto della legge che abbiamo chiesto e siamo perché venga applicata.

Nell'accordo che hanno firmato le altre organizzazioni c'è il peggioramento di altri 2 istituti, uno è portare da 5 a 9 anni i nuovi assunti e gli effetti, come dicevo prima, si avranno dal 2021 perché i primi 5 anni c'era già un accordo in essere. La matematica non è un'opinione, siccome la differenza tra 65 e 82 sono 17 giorni, se si moltiplicano – per circa 80 persone – per un costo medio di 70 euro, fa 95 mila euro l'anno. Dal 2021 avremo lo sgravio di oltre 4 milioni che nel 2021 non ci saranno più perché sono passati 4 anni e se ne sono andati in pensione per fatti loro perché avrebbero maturato i requisiti minimi, tranne se non volevano andarci con la pensione di vecchiaia.

Altro elemento che è stato peggiorato – ecco perché dico che sono pannicelli caldi, non sono risultati strutturali che permettono di mantenere in vita quest'azienda e di portarla alla gara e alla vincita – riguarda gli agenti di movimento, abbiamo dei lavoratori che per effetto di accordi passati hanno 104 riposi, 22 in più rispetto agli 82 previsti dagli altri lavoratori di AMT (contratto nazionale 52, contratto integrativo AMT 82 e per questi agenti di movimento 104).

L'accordo che hanno fatto prevede che se vanno via circa 40 persone, il *turnover* si ripristina solo per il 50 per cento, quindi, 20. È matematica, siamo su dati oggettivi.

Moltiplicando i 22 giorni per 20 il risultato è 440 che moltiplicato per il numero delle persone che vanno via, per 6 ore e 25, dà un risultato di 2 mila 750 che moltiplicato per 20 euro (è il costo) danno come risultato 55 mila euro. Dal 2016 l'accordo firmato dalle altre organizzazioni in azienda riduce i costi di 55 mila euro, se pensate che con 55 mila euro l'anno abbiamo risolto i problemi di AMT e dal 2011, con altri 100 mila, pensiamo che si continui a fare accordi come in passato, quell'accordo ripristina 5 giorni aggiuntivi per chi va a prendere il brevetto CQC, è un paradosso, questi lavoratori vanno in tutte le altre parti a carico loro, è chiaro che se li danno in più i lavoratori sono contenti. Nel 2013 è stato fatto un accordo che ha caricato di costi di 2 milioni AMT, si vuole continuare con questi mandando 5 giorni in più per i lavoratori, quando vanno a prendere il brevetto, il tempo che vanno è stato conteggiato in 5 giorni e si dà in più. Abbiamo firmato anche noi l'accordo che va in questa logica.

Diciamo che il Comune dovrebbe assumere questa decisione nei prossimi mesi, se non c'è il bando di gara ritornerà il problema della sostenibilità economica di AMT. L'anno scorso per lo slittamento, non interessa se le colpe sono del Comune o della Regione, c'è stato un ritorno nelle casse dello Stato di 20 milioni di Iva. Abbiamo presentato noi questa proposta (CGIL, CISL, UIL e le confederazioni), ci dicevano che non era vero che l'agenzia potesse recuperare questi soldi, poi sono andati all'Agenzia delle Entrate ed hanno detto: "È vero, si possono recuperare". Si recuperano nella misura in cui c'è l'agenzia e faccia il bando di gara, se l'agenzia non fa il bando di gara anche nel 2016 perderemo 20 milioni di cui, siccome 54 e rotti viene da AMT, se ne perdono 11; ne recuperiamo 1 e possiamo recuperarne 11 e forse con 11 milioni ci può essere una sostenibilità e fare quei piani di riorganizzazione dell'azienda.

Sembrano cose di buon senso, però, non dipende da noi, dipenderà dalla Regione fare il bando o da chi arriva che si trova 20 milioni l'anno che per 15 anni sono quasi 300 milioni che non dovranno ritornare allo Stato, ma resteranno a chi vincerà la gara.

È chiaro che il Comune ha un interesse a ridurre, se invece di 30 ne dà 25, nonostante i sacrifici dei lavoratori ne mancano sempre 5, noi diciamo che se si recupera qualcosa dai lavoratori deve restare al servizio. Non conosciamo ancora le esigenze che ha il Comune, ieri sembra che hanno rotto con il Governo Renzi, però, vediamo il trasporto pubblico e il servizio da questo punto di vista: autobus vecchi che si rompono, pericolosi e che se non si agisce con un piano industriale – politicamente li vendono come assunzioni, ma dicevo prima che ne mancano 100 per fare le ferie, i riposi e le malattie, bisogna fare straordinari – per coprire le 51 corse servono altri 51 lavoratori che non sempre ci sono e abbiamo le contraddizioni che, ad esempio, giovedì 22 lavoratori erano fermi perché non avevano gli autobus, quindi, i cittadini hanno avuto 20 corse in meno.

Le assunzioni a noi servono, nonostante le assunzioni, se non c'è un programma che mette nella possibilità di avere pullman, bus e autisti, il rischio è che quando ci sono i bus non abbiamo gli

autisti e quando ci sono gli autisti non abbiamo i bus per dare il servizio. Questo è quello che sta succedendo.

Secondo noi si possono ridurre i costi dello straordinario continuando ad assumere personale che ha uno sgravio del 50 per cento nei costi, quindi, si riduce lo straordinario da questo punto di vista e, anche se condividiamo le leggi, faccio riferimento al Jobs Act (contratto a tutela crescente), quando diventano leggi dello Stato la CGIL e tutte le altre organizzazioni presenti le hanno sempre rispettate, è chiaro che ci sono 8 mila 60 euro l'anno per poter risparmiare dei contributi INPS se si assume così. È difficile trovare degli autisti che abbiano la patente perché costa per una famiglia investire cinque o sei mila euro su un giovane, però, se ci sono anche se non sono giovani si risparmiano altri 24 mila euro in 3 anni.

Purtroppo siamo ancora in assenza, dopo 6 mesi, di un piano industriale da questo gruppo dirigente, quello che avevamo chiesto anche a voi. Noi non abbiamo presentato nulla. Siamo sicuri che con le risorse messe a disposizione dal Comune, dalla Regione e dal fondo nazionale riesca a dare un servizio perché evidentemente si va ad agire sull'organizzazione del lavoro; abbiamo ancora i tempi di circolazione di quando andavo all'Italsider 40 anni fa che entravo alle ore 06:00, oggi gli orari si sono spostati. Basta fare la riorganizzazione della rete e gli interventi che dicevo prima e, forse, si recuperano dei soldi del Comune da destinare ad altre cose.

Non sta a noi scegliere il gruppo dirigente, però siccome c'era stato detto di lasciarlo lavorare per 6 mesi, abbiamo visto i risultati, quest'azienda è sempre inutile perché è sempre rifinanziata da parte dei soci e non si vanno a toccare quelle cause strutturali che potrebbero toccare un'efficienza e recuperare i soldi dei cittadini.

Mi auguro che oggi pomeriggio venga il Sindaco. Non abbiamo nulla in contrario affinché ci sia la riduzione di organico prevista dalla legge. Questi lavoratori possono andare e ridurre i costi che vi ho detto, però, questo non darebbe la sostenibilità dell'azienda nel momento in cui non ci fosse la gara per i prossimi anni e non darebbe la possibilità soprattutto dell'ATI. In caso contrario si prospettano 3 tipi di situazioni:

vadano in liquidazione, se non partecipa la gara la vincerà un altro e sono aziende in liquidazione. Quando abbiamo posto la domanda dei 54 milioni di TFR, se li avevano non sapevano neanche cos'erano;

chi vincerà, quando arriva, non ha rimesse e non ha gli autobus sufficienti e ci può essere uno scambio, però, sembra che a luglio avevate fatto due tentativi di vendere l'azienda e AMT, da questo punto di vista, non c'è riuscita;

di trovare dei soci che hanno detto: "Se vengo, mi dovete dare 25 milioni". E' stato fatto uno studio di cui non siamo a conoscenza – l'anno scorso dal Sindaco – sul valore dell'azienda ed informalmente ci dicevano che il valore di AMT era di 17 milioni, ora sarà anche sceso. A fronte di 17 milioni ce ne sono 54, bisognava dare 30 a chi arrivava. Questi soldi, se vanno regalati a qualcuno, non è meglio investirli per costruire una ATI e dargli quelle condizioni economiche e patrimoniali? È una disfatta del gruppo dirigente attuale per le sue aziende e per il trasporto pubblico.

Secondo noi, ci sono tutte le condizioni e c'è anche la disponibilità sindacale ad arrivare a fare delle intese se c'è l'oggetto della discussione: mantenere le aziende in vita per portarle a gara, patrimoniarle come previsto dalla legge regionale e fare degli accordi su un piano industriale per i prossimi 10 anni. Il contributo dei lavoratori nelle assemblee, ci hanno detto che sono disponibili, può esserci anche ad aumentare l'orario non con cose fittizie che sono sparite dall'accordo, portando dentro servizi e sistemi che sono lavoratori che fanno le pulizie, ma che hanno la patente CQC e che se inseriti internamente hanno una riduzione dei costi (costano 21 euro rispetto a 30) e possono, se manca qualche autista e ci sono gli autobus, sopperire e guidare anche gli autisti in rete perché ci sono dei servizi che sono soltanto nelle fasce di alta frequenza che potrebbero essere utilizzati e finalizzati, qui si vuole portare dentro e fare degli accordi finti di orari che poi sono spariti.

Ultima questione era sulla premessa che ho fatto, vogliamo sapere dalle proprietà, in questo caso dal Comune, cosa vuole fare AMT.

Non c'è la gara? Bisogna che continui anche l'anno prossimo a dare i servizi ai cittadini, a mantenersi AMT e dargli le risorse necessarie.

C'è la gara e vuole partecipare? Ce lo dica e faccia gli atti conseguenti. Se non vuole partecipare l'azienda è in liquidazione e penso ad una disfatta della politica.

Ci potrebbero essere le condizioni per tutti se quest'azienda, una volta risanata e messa in condizione, possa dare il servizio pubblico e non fare utili, quindi, utilizzare gli utili per la collettività.

La volta scorsa ci siamo arrabbiati perché in un atto amministrativo della Regione, con la complicità del Sindaco Doria, che doveva stabilire un dispositivo sui criteri di applicazione di una legge, la 40 e la 33, per dire alle aziende come utilizzare i soldi messi nel fondino, di cui 2 milioni vanno alle banche, ne dà 12 in 12 anni per averne 10 subito e 5,4 vengono da AMT, altrimenti ne venivano 6,5 al di là dei 4 che si risparmiano. In questo dispositivo, per la prima volta, viene scritto che solo chi ha firmato quell'accordo, in un dispositivo amministrativo – è come se venissi in Consiglio a dire che decide il sindacato cosa dovete e fare come Comune – si dice che hanno possibilità di trattare solo coloro che hanno firmato. C'è una costituzione nell'articolo 39, c'è una legge 300 e c'è un accordo interconfederale, l'ultimo è il 10 gennaio, il testo unico che dice che anche chi dissente o non firma accordo, se ha il 5 per cento può sfare al tavolo.

La vostra azienda, AMT, ci ha scritto in un documento; abbiamo fatto 2 lettere: una il 18 che ricorriamo al Tar rispetto a questa delibera amministrativa e un'altra il 19 in cui diciamo all'azienda di dire che siamo titolari e vogliamo fare un incontro anche sull'applicazione del fondino. Ci hanno convocati e ci hanno detto che per ordini superiori, l'amministratore delegato e società, non sono titolati con noi a fare accordi. Non ho avuto la possibilità neanche di firmare l'accordo che loro hanno raggiunto.

Abbiamo aperto una procedura di articolo 28 che depositeremo dopodomani al tribunale civile perché è inaudito che la Regione Liguria o una proprietà dà mandato esautorando il Consiglio di amministrazione e i ruoli, il *management* di AMT e ce l'hanno scritto in fondo a questo verbale che sono stati esautorati ed hanno avuto un'imposizione a dire che non fanno. È come dire: fai l'articolo 28 che dichiaro che hai ragione.

Le altre 4 aziende hanno detto che con noi trattano e se c'è arrivano anche ad un accordo, si sono dissociate dal comportamento di AMT per non avere un articolo 28. Ci hanno scritto che i loro legali hanno dato il parere di trattare, altrimenti avevano torto.

Penso che ancora una volta il nostro Sindaco, che rispetto dal punto di vista intellettuale e morale, per la non conoscenza venga portato a spasso dalla Regione, com'è successo nelle 5 giornate dove qualcuno diceva di fare i decentramenti al fine di guadagnare tanti milioni. L'azienda ci ha scritto che in questa fase non può perché ha un contratto di servizio che lo nega e se decentra costa di più perché ci sono i costi di struttura che non scarica e che c'è la SUAC che sta facendo un bando di gara, quindi, non può portare dentro il lavoro. Le ricette che avevano proposto non portano nessun soldo, serve solo a mantenere la situazione data – forse per qualche interesse – e a non voler mai risolvere i problemi. Più si ritardano questi problemi peggio è perché se ci troveremo senza bando, ci troveremo di nuovo nella condizione che AMT possa portare i libri in tribunale.

Le manutenzioni hanno inciso per un milione, l'accordo del biglietto integrato che Dagnino sbandierava, però, non vi ha detto che da mesi si porta ad 1,80. Per rendere appetibile la gara ci deve essere il taglio degli organici, il taglio delle condizioni economiche normative di AMT – Vesco lo scrive ancora oggi – e l'aumento delle tariffe; queste 3 cose danno la sostenibilità della gara.

Siccome questo è un bacino che ha il 40 per cento di densità ed è uno tra i primi in Italia, chi arriva si fa i soldi da qualche altra parte. Siamo perché si risolvano quei problemi.

Siamo partiti, era previsto nella legge 33, dall'integrazione ferro e gomma. Dal 7 novembre 2013 ad oggi si poteva fare un bando integrato. Abbiamo sempre l'abitudine dire nomi e cognomi, siccome qualcuno – forse il Presidente – ha detto che quando è andato in quel di Vado era meglio fare l'affidamento in ferrovia, ci troviamo con una proroga di 6 mesi prevista dal bando precedente e che andranno – hanno detto – in affidamento con le ferrovie e che chiedono 10 milioni in più. Non andando a gara non possono scaricare gli 80 milioni, quindi, 8 milioni che anche qua torneranno allo

Stato. Non è che pensano di prenderli dal trasporto pubblico, come ingenuamente ha detto Vesco, e darli alle ferrovie per fare il contratto. Si poteva fare sinergia tra ferro e gomma, ma questo non è stato voluto, quindi, ci sarà un affidamento diretto con le ferrovie che stanno facendo pressione per avere dalla Regione l'aumento, altrimenti, anche loro ci perdono dal dare il servizio. Ecco perché tagliano 4 coppie di *intercity* Genova-Torino ed hanno messo dei treni al mercato, i Thello, che serviranno fino all'Expo, poi non serviranno più, perché gli danno il taglio del servizio a discapito dei cittadini liguri che dovranno prendere gli interregionali.

Non c'è stata la volontà politica di fare un bando unico, Trenitalia è chiaro che vuole 10 milioni in più per continuare. Da queste situazioni qualcuno pensa di provare a fare questi giochetti perché una volta passate le elezioni chi vivrà vedrà. Il 31 marzo dobbiamo presentare un piano quando si può andare via fino a dicembre e l'INPS non ha ancora consegnato ai lavoratori la loro situazione pensionistica e la loro situazione di uscita con la complicità di alcune organizzazioni sindacali perché il motivo era di arrivare alle elezioni regionali e dire: "Il nostro l'abbiamo fatto, se non facciamo il bando è colpa del Comune che non ci dice quanti soldi ci sono". Avete visto ieri, con la giornata che c'è stata, mancavano i treni, ancora questa mattina un treno da Livorno aveva 90 minuti di ritardo per arrivare a Genova. Questa è la situazione del trasporto ligure.

Abbiamo chiesto a Doria di integrare AMT con ATP, sono tutte e due Città Metropolitane, ci hanno detto di no. Non c'è una volontà strategica dove si chiede un contributo o un sacrificio ai lavoratori, laddove è possibile, per mantenere un servizio pubblico e dargli una prospettiva per i prossimi dieci o quindici anni, ancora una volta c'è un interesse particolare a breve tempo e, dopo, chi vivrà vedrà. Non ci interessa molto, come ho detto prima, quest'accordo, ci interessa sapere le prospettive perché nei prossimi mesi il problema di AMT sarà di nuovo: tutti in campo con o senza la gara".

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola a Gulli”.

GULLI – UIL TRASPORTI

“L'oggetto in questione è stato già illustrato. Premesso che il problema del TPL in Liguria, possiamo dire in Italia, sembra quasi non interessare a nessuno; sistematicamente i finanziamenti calano e di conseguenza, è notizia di ieri, ci sono ancora tagli ai Comuni che si scaricheranno sul TPL e di conseguenza sui lavoratori e i cittadini che utilizzeranno questo servizio.

Qualcuno di voi faceva cenno ai 5 anni in merito al salario di ingresso dei lavoratori. Abbiamo degli accordi all'interno di AMT che vanno avanti da anni dove, per i nuovi assunti, è previsto un sentiero di ingresso di 5 anni per quanto riguarda la parte economica e 6 anni per quanto riguarda la parte normativa, poi, vanno a regime come tutti gli altri lavoratori. Di conseguenza, dopo il sesto anno, prenderanno i riposi come tutti gli anni.

Non si tratta di cinque o sei anni, il peggioramento o meno, poteva anche starci, il problema è la prospettiva. È risaputo che quando c'è una difficoltà nelle aziende, CGIL, CISL e UIL sono le uniche in grado di intervenire e fare degli accordi difensivi, a ribasso. Il giorno 11 marzo, ad Imperia, è stato fatto un accordo che prevede mezz'ora in più di lavoro per i lavoratori di Imperia, un quarto d'ora in più di guida e un quarto d'ora di tempi accessori. È stato fatto da CGIL, CISL e UIL, gli autonomi hanno pensato bene di rimanerne fuori, evidentemente quando si fanno accordi di questo tipo, veri e non finti, si va incontro non all'applauso, ma a perdite di tessere sindacali, come sapete il sindacato vive di iscritti e a questo giro perde il sindacato.

L'accordo che è stato fatto si commenta da solo, chi di voi non ce l'ha può tranquillamente richiederlo che lo forniamo, è un accordo in cui non c'è nulla, ci sono gli istituti, ma non è quello che è stato messo nel piatto. Il problema è la prospettiva che non c'è perché all'interno di quest'accordo si poteva fare qualcosa di più. Ci troviamo di fronte ad un bivio, se riusciamo a cogliere l'occasione

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

possiamo mettere le basi per i prossimi 15 anni, quindi, cercare e di ottimizzare le poche risorse che ci sono. Come lavoratori, ma anche come cittadini, non ci stiamo più a buttare dei soldi nel gabinetto. Sono anni che per chi non è addetto ai lavori – mi metto nei panni di un cittadino comune, ma anche di un semplice amministratore di un ente pubblico o altro – appare incomprensibile come mai la vertenza su AMT o sul trasporto pubblico locale non trova mai fine. Evidentemente ci sono dei problemi strutturali che purtroppo non c'è la volontà – credo – politica di affrontarli.

Ci troviamo di fronte ad un bivio, se c'è la volontà politica di mettere le basi per i prossimi 15 anni si potrebbero avere dei risparmi economici notevoli. Risparmi economici e non soluzione dei problemi perché la soluzione dei problemi, nel trasporto pubblico, non potrà esserci. Finché non c'è la certezza delle risorse economiche, finché non si risponde chiaramente alla domanda se si vuole un servizio pubblico che risponde a delle caratteristiche del pubblico – caratteristiche sociali – non potrà esserci una soluzione del problema.

Come cittadino, ma anche come amministratore, bisogna interrogarsi se si vuole o meno un servizio pubblico e che tipo di servizio si vuole.

C'è una volontà politica di dire cosa si vuole fare del trasporto pubblico? Oggi ci troviamo di fronte a questa domanda, fino a poco tempo fa il Sindaco, attraverso delle annunciazioni o altro, ha sempre detto che l'obiettivo dell'Amministrazione comunale è di fare una gara – giustamente non si può più andare avanti negli anni mettendo dei soldi senza avere un percorso chiaro che porti, nel tempo, a delle inefficienze – e vincerla. Il Sindaco aveva prospettato un'ipotesi di costituire un'ATI per presentarsi a gara e vincerla, ovviamente quest'ATI doveva essere accompagnata da un percorso legale alla riduzione degli organici, quindi, un'operazione che non doveva essere soltanto di alleggerire i costi dei bilanci aziendali, purtroppo di questo si tratta, si tratta di un'operazione che rimarrà finalizzata soltanto ad un miglioramento nell'anno in corso. Quest'accordo, quest'anno, porterà ad un aumento dei costi in AMT perché ci saranno delle assunzioni e autisti e operai andranno fuori nel 2016, quindi, per l'anno in corso ci sarà un aumento dei costi, non c'è nessuna riduzione. È matematica, non è un'opinione. Tenendo in carico dei dipendenti, non mandandoli in pensione e assumendone altri, c'è un aumento dei costi.

Ovviamente, come mi suggerisce all'orecchio il compagno Camillo, altre manovre che si erano fatte negli anni (cassa integrazione e il contratto di solidarietà) cesseranno a maggio di quest'anno, porta anche 3 milioni e mezzo circa di euro di benefici economici in azienda che non ci sarà in più perché cesserà. Ci saranno ulteriori costi di cui AMT dovrà farsi carico.

Quando parliamo di accordo di prospettiva, non è soltanto finalizzato a chi lavora. Giustamente, ognuno di noi fa il suo mestiere, noi facciamo i sindacalisti e parliamo per quello che ci compete per la gente che rappresentiamo, ma parlo anche come cittadino, l'accordo del 2013 che prevedeva l'acquisto di 200 autobus per quanto riguarda soltanto Genova, portava dei benefici non solo in termini di servizio – è sotto gli occhi di tutti, tutti i giorni degli autobus prendono fuoco di servizio perché saltano le corse – portavano dei benefici economici in termini di manutenzione in meno e in termini di efficientamento generale per quanto riguarda l'azienda perché un autobus nuovo consuma anche meno carburante e di conseguenza meno costi.

Per avere un dato indicativo, spendiamo circa 17 milioni di euro l'anno di gasolio, se sfruttiamo il calo del gasolio e abbiamo delle condizioni per cui ci sono dei pullman nuovi che inquinano meno e perdono meno corse, quindi, c'è un servizio garantito ai cittadini, ne beneficia tutto il sistema.

Come Amministrazione comunale c'è la volontà politica di affrontare il problema oppure siamo sempre a mettere una pezza? Al di là di come si vuol pensare, azienda unica o privata, noi abbiamo fatto un'azienda con un privato, anche lì – lasciatemelo dire – in accordo finto perché i francesi sono venuti ed hanno acquisito il 41 per cento, hanno messo 22 milioni di euro e sono andati via portandosi i loro 22 milioni di euro più altrettanto in consulenze che abbiamo pagato noi come lavoratori e come cittadini. Ad oggi, c'è la possibilità di poter dare una svolta e cercare di migliorare veramente le condizioni del TPL in Liguria. Il progetto di un'azienda unica si sa, nel momento in cui si uniscono due aziende ovviamente ci sono delle linee che al momento vengono fatte da entrambi e si

devono eliminare le sovrapposizioni. Questo è un risparmio che si ha, attraverso l'eliminazione delle sovrapposizioni c'è del personale che cresce, in questo caso servono gli ammortizzatori, servono gli strumenti (può essere il fondino) per mandare via le persone.

Tutto deve essere finalizzato ad un progetto che ad oggi non c'è. Siamo al 7 aprile, ricordatevelo, saremo di nuovo qui a parlare dei problemi del trasporto pubblico e scoppieranno tutte le contraddizioni. Non serve un mago per vedere di qua ai prossimi sei o sette mesi, quest'accordo dà un respiro di poco tempo, dopodiché tutte le contraddizioni scoppieranno nel giro di poco tempo”.

Assume la Presidenza il consigliere Caratozzolo

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola a Lagomarsino”.

LAGOMARSINO – UGL TRASPORTI

“È inutile ripetere quanto hanno già detto i colleghi. Cosa volete fare di AMT e dove volete portarla? Devo fare a voi questa domanda perché voi siete il Consiglio comunale e il Comune è il proprietario al 100 per cento. In base a questo possiamo provare a fare altri ragionamenti e vedere se è possibile, sempre che decidiate che AMT resti in vita e continui ad esercire il trasporto pubblico della nostra città in mano al pubblico, dopo anni ed anni che parliamo delle stesse cose se si è intenzionati ad iniziare a porre in condizione qualcuno di affrontarle, qualcuno a cui voi – come proprietari – darete le direttive.

Abbiamo poco da dire sul Consiglio di amministrazione e sulla gestione di AMT, chiunque ci mettiamo segue le indicazioni del proprietario e dell'azionista, non è che arriva uno ed inventa cosa fare, arriva uno e segue le linee guida che detta l'azionista. Sono anni che ne parliamo, le linee guida sembra che vengono individuate solo ed esclusivamente sul risparmio da fare sulla schiena dei lavoratori e tagliando dei chilometri e diminuendo il servizio alla cittadinanza per. Ricordiamoci che la nuova legge regionale e la nuova gara non darà risorse per il trasporto pubblico indicizzate, come a Trenitalia.

Perché questa disparità di trattamento tra un operatore del ferro del trasporto pubblico e chi andrà ad operare sulla gomma che si trova a non avere gli aggiornamenti che annualmente ha Trenitalia perché i costi aumentano per tutti, così come aumentano i costi dei materiali, delle manutenzioni e un po' meno del personale perché in tutte le aziende si sta facendo andare via il personale, a parte il fondino. Questo ragionamento è legato alla bigliettazione unica.

Ci farebbe piacere, visto che la Regione non è che abbia visto sempre di buon grado il trasporto su gomma, se voi insieme alle altre aziende del TPL volete continuare a tenerla in vita, altrimenti, il problema sarà sempre e comunque vostro. La bigliettazione unica è un problema che di rimbalzo viene a cadere anche sulle amministrazioni, bisognerà decidere come farla e in che sistema farla. Non dimentichiamo che il sistema che ha fatto la Regione è stato completamente fallimentare, portato avanti solo dalla AMT e con dei sistemi che ancora oggi non funzionano, mentre in altre Regioni sono anni che viene usata la bigliettazione unica e non dà nessun problema.

Arriviamo sul maggior costo chilometrico. È stato detto ed è stato scritto che AMT ha un costo chilometrico maggiore rispetto ad altre città liguri e rispetto ad altre città nel resto d'Italia. Al di là della conformazione olografica che ha la nostra città, continuiamo a dimenticarci che siamo l'unica città che ha le fermate attaccate, quindi, maggior tempo di esercizio della linea, maggior ferma e parti che si traduce in maggiori consumi e maggior usura dei mezzi. Purtroppo questa è un'altra cosa di cui sono anni che ne parliamo e la denunciavamo, però, sempre se l'azionista non dà indicazioni all'azienda su cosa fare, se cominciare a fare veramente uno studio sull'ordine delle fermate non ne verremo mai a capo. Oltretutto, avevamo firmato già un accordo con il Sindaco per fare questo sistema di risparmio aziendale, ma ad oggi non è partito, anzi, sbucano nuove fermate, la più eclatante è quella di Borgo

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

Incrociati, è stata spostata di 30 metri la fermata per avvicinarla alla metropolitana e n'è stata messa una nuova all'incrocio di Corso Montegrappa. Siamo, dal mio punto di vista, alla follia sulla gestione di un trasporto pubblico.

Torniamo al discorso delle corsie gialle, anche quelle sono risparmi che non avete mai voluto fare. L'abbiamo detto, abbiamo portato dei dati e l'azienda stessa ha dichiarato che certi progetti porterebbero ad un significativo risparmio. Poi, l'azienda stessa dice: "Menomale che non li fanno perché non abbiamo gli autobus". È il cane che si morde la coda. Anche queste sono azioni che non avete fatto così come il piano industriale che non fa AMT. È vero che AMT sbaglia a non fare il piano industriale, ma se non ha indicazioni che piano industriale fa?

L'unica indicazione che gli viene detta è di risparmiare sui costi del personale, nessuno può fare un piano industriale e se facesse un piano industriale così non c'è nessun sindacalista che gli direbbe: "Bene". Risparmi sul personale, ma il resto?

Ricordo che una volta la dobbiamo ordinare direttamente al magazzino o al fornitore e ci arriva con il corriere con le spese allegate. L'avevamo detto tempo fa, però continuiamo con quest'andazzo, si è riusciti a regalare o a vendere degli immobili che ci servivano anche da magazzini, si è riusciti ad andare in affitto per un magazzino centrale e non siamo neanche in grado di gestire questo magazzino centrale completamente perché costa troppo di personale, però, abbiamo costi esagerati di corrieri.

Il fondino è stata una manovra intelligente fatta dalla Regione che ha dimostrato un po' di oculatezza dietro nostra spinta. La Regione ha distolto 12 milioni, 1 milione all'anno, dai soldi che dà alle aziende di trasporto pubblico e le ha ridati sotto un'altra voce, le ha levate con la destra e le ha ridate con la sinistra, non è che la Regione è diventata una benefattrice. Ha semplicemente levato 1 milione sul TPL che per Genova sono 560 mila euro e le ha ridati sotto la voce "manda via questa gente, ti do dei soldi che sono vincolati per mandarli a casa". È un'operazione industriale, è la stessa operazione che AMT non ha voluto fare perché non ha avuto indicazione fino ad oggi, anche AMT poteva distogliere 500 mila euro dal suo sbilancio e dedicarli al pensionamento o al prepensionamento, poteva dedicarli anche all'acquisto di mezzi nuovi, l'ha già detto il collega.

Continuiamo ad avere mezzi che adesso stanno bruciando un po' meno, ma che comunque è una scommessa che riescano a fare una corsa intera senza fermarsi per strada con guasti e traini. Anche lì, sul traino, non siamo ancora riusciti bene a quantificare quant'è il costo del traino, c'è chi parla di 500 euro e chi dice di più; considerando che vengono fatti cinque o dieci traini giornalieri dalle rimesse, anche lì, con un mezzo nuovo, distogliendo un po' di soldi o investendo qualcosina di più, con un mezzo nuovo si avrebbe un notevole risparmio. Questa sarebbe una cosa da vedere sul piano industriale, potremmo sentirci dire dal proprietario: "Tiriamo la cinghia per un po' e prendiamo mezzi nuovi". Sono sicuro che se andassimo a raccontare questo ai lavoratori sarebbero felici di collaborare su questa cosa.

L'ha detto Camillo prima, in una rimessa ci sono 22 autobus fermi, 22 autisti con il cartellino in mano che dovevano andare a portare la gente al lavoro e aspettavano sul piazzale. Non ho sentito gente preoccupata, non ho sentito qualcuno che ha chiesto spiegazioni sul perché, un imprenditore serio si sarebbe domandato il perché. Considerando 22 mezzi sulla rimessa così ci sarebbe da preoccuparsi e ci sarebbe da studiare qualcosa affinché ciò non accada più, sempre se AMT esisterà nel 2016.

La gara svuoterà AMT che se non riuscirà a partecipare con altre aziende rimarrà una scatola vuota, un po' come Ami che esiste ancora, probabilmente AMT continuerà ad esistere con un Presidente o con una parte di Consiglio, giustamente se arriva un nuovo gestore non si possono lasciare a casa i dirigenti, gli operai e gli autisti sì, ma i dirigenti no.

Torno alla mia prima domanda: cosa volete fare voi proprietari di AMT? Sarebbe gradita una risposta dovuta a scelte di lungo respiro e, magari, meno politiche che hanno già danneggiato l'azienda e la cittadinanza non poco".

CARATOZZOLO – PRESIDENTE

“La parola a Cannavacciuolo di UIL Trasporti”.

CANNAVACCIUOLO – UIL TRASPORTI

“Non vi tedierò con dei discorsi lunghi perché sono già state date tante informazioni questa mattina che se non fossi un addetto ai lavori farei fatica a metterle tutte insieme.

Abbiamo richiesto il fondino alla Regione, com'è stato detto, sono soldi che venivano al trasporto per mettere in condizione le aziende di abbassare i costi in previsione delle future gare. È un'operazione che se fosse stata fatta solamente sugli indiretti le aziende avrebbero recuperato il 100 per cento. Siccome quest'operazione, per trattamento unanime per tutti i lavoratori di AMT è stato ampliato a tutte le altre figure, si è aperto il problema di come sostituire personale diretto. Quando parliamo di personale diretto parliamo di personale viaggiante e personale della manutenzione, oggi è stato fatto un accordo che rispetto agli accordi vigenti in azienda non cambia sostanzialmente nulla.

AMT aveva fatto una previsione di bilancio per quanto riguarda il 2015 con un disavanzo di 8 milioni di euro, poi si è aggiunto un altro milione e siamo passati a 9. Questa era la previsione di disavanzo aziendale per quanto riguarda il 2015. Tutti ricordate che erano state date le disdette di tutti gli accordi per un valore non equivalente ai 9 milioni, ma per un valore dei contratti di secondo livello che valgono circa 50 milioni. A fronte della nostra proposta di vedere di mandare in pensione le persone che maturavano il requisito è stato messo in campo il fondino, il Sindaco di Genova ha dato mandato all'azienda di ritirare la disdetta degli accordi e abbiamo iniziato ad entrare nel merito della situazione.

A fronte di quell'accordino che è stato firmato leggiamo su tutti i quotidiani e vediamo dichiarazioni a destra e a manca dove si dice: “Avevamo premura di chiudere quell'accordo entro il 31 marzo 2015 perché così facendo abbiamo salvato l'azienda e abbiamo messo in pareggio i conti”. Proviamo a fare una semplice operazione di matematica: 9 milioni di disavanzo, 3 milioni e mezzo di risparmiando dall'Irap (questi sono i conti che dà AMT) che non li abbiamo visti scritti sulla carta ufficialmente, ma sono conti verbali, 1 milione e mezzo di risparmi dal calo del prezzo del gasolio e siamo a 5 milioni di euro, ce ne sono 4 che mancano. Per effetto dell'accordo sugli indiretti (a giugno vanno via circa 50 persone) abbiamo un valore di 2 milioni di euro che dividendolo per sei mesi diventa 1, quindi, quei famosi 4 milioni detratti del milione degli indiretti che vanno via diventano 3 a cui dobbiamo assumerci le assunzioni di circa 80 autisti che devono sostituire altri autisti anziani che non andranno via nel 2015, ma andranno via il primo gennaio 2016. Nel 2015 andiamo ad incrementare i costi del personale viaggiante, perché ci troviamo 2 figure che lavorano per gli stessi sei mesi, di circa 1 milione 200 mila euro che con i 3 che mancano all'appello più l'aumento di costi di 1 milione e 200 mila siamo nuovamente a 4 milione 300, senza considerare che a maggio scadono anche i contratti di solidarietà per cui non ci sarà più la detrazione di quella partita economica.

Non so chi ha fatto gli accordi, se qualcuno verrà in Aula a spiegarvi il com'è che con quest'accordo hanno messo in sicurezza l'azienda ed hanno risparmiato dei soldi saremmo felici di prenderne atto. Fino a prova contraria la matematica non è un'opinione e quando i conti e le situazioni sono queste, vi rendete ben conto che ci ritroveremo alla fine del 2015 che sicuramente i conti non quadrano, per cui bisogna fare altre operazioni.

Non mi soffermo sul discorso dell'accordo fatto per i nuovi assunti e quant'altro, l'effetto dei nuovi assunti, per i primi 5 anni, fino al sesto anno, danno lo stesso risultato economico. Non cambia assolutamente niente rispetto a quello che è stato firmato, inizierà ad esserci dal sesto anno fino al nono un prolungamento per quanto riguarda la maturazione dei diritti che hanno tutti gli altri lavoratori all'interno di AMT.

Sembra quasi che quest'operazione sia un'operazione fatta per far contento qualcuno perché dal punto di vista reale dei risparmi economici non ce n'è neanche mezzo.

Avrei molte altre cose da dire, ma per il discorso fatto all'inizio mi fermo in modo da lasciarvi la parola al fine di avere delle delucidazioni e delle spiegazioni in merito, capisco che la materia è molto complessa”.

Assume la Presidenza il Presidente Malatesta

MALATESTA – PRESIDENTE

“Brevemente vi leggo la mail di risposta della Faisa, CISL e della Fit CISL rispetto alla partecipazione alla Commissione, abbiamo invitato tutte le organizzazioni sindacali e loro ci hanno risposto in questo modo: *“Con riferimento all’audizione convocata il 7 aprile 2015, le scriventi organizzazioni sindacali Faisa, CISL e Fit CISL comunicano la loro impossibilità ad essere presenti in Aula alla data da voi indicata. Quanto sopra in ragione dell’improrogabile ed indifferibili impegni già precedentemente assunti e compresi tra il 7 e il 15 aprile afferenti l’accordo aziendale raggiunto tra AMT Spa e le scriventi organizzazioni sindacali del 31 marzo 2015 sul fondo per il prepensionamento per il personale aziendale. Ritenendo i temi posti all’ordine del giorno di estremo interesse, le scriventi sono a richiedere il posticipo dell’audizione dal 16 aprile in poi assicurandone la presenza. In attesa di vostre determinazioni si coglie l’occasione per porgere i migliori auguri di buona Pasqua”*. È arrivata nel tardo pomeriggio di venerdì e ne sono venuto a conoscenza solo questa mattina.

Provvederemo dopo il 16 aprile, se sarà ancora oggetto di attualità, a riproporre una data alle altre organizzazioni sindacali che ci hanno comunicato questo.

La parola al consigliere Grillo”.

GRILLO (P.D.L.)

“Ringrazio le organizzazioni sindacali presenti e condivido il contenuto rispetto alle questioni poste. Ritengo necessario e opportuno che, rispetto alle problematiche oggi poste, sia programmato un incontro con l’azienda, Comune, rappresentante della Regione e, ovviamente, tutte le sigle sindacali.

È stato chiamato in causa oggi, giustamente e molto opportunamente, il ruolo che può svolgere il Consiglio comunale. Vorrei ricordare che nella seduta consiliare del 17 luglio 2014 è stata sottoposta, al Consiglio comunale, la deliberazione “Adesione all’agenzia per il TPL – Approvazione degli schemi di atto costitutivo, Statuto sociale e Regolamento”. Nel corso di quella seduta è stato approvato un ordine del giorno, da me presentato, a voti unanimi che riprendendo tutte le questioni della delibera – l’ordine del giorno è composto di 10 pagine – impegnava la Giunta nel dispositivo sulle seguenti questioni. Siamo di fronte ad un ordine del giorno approvato dal Consiglio a voti unanimi che impegnava la Giunta e i Presidenti di Commissione consiliare.

Sintetizzo gli obiettivi che il Consiglio ha approvato, l’impegnativa era di riferire in apposite riunioni di Commissioni:

1. di informare il Consiglio entro settembre 2014 circa l’avvenuta adesione all’agenzia delle 4 Province e di Comuni di Imperia, Savona e La Spezia. Credo che questo sia avvenuto anche se con un po’ di ritardo;

2. entro novembre 2014 le previsioni elaborate dall’agenzia per i primi 3 anni di attività, in particolare, la gestione del contratto dei servizi a livello regionale con audizione delle organizzazioni sindacali. Primo adempimento che ovviamente non ha avuto seguito;

3. entro novembre 2014, previsione circa le risorse finanziarie per il 2015 dello Stato, della Regione e del Comune per il pubblico trasporto a Genova. È un adempimento che non si è assolutamente attuato;

4. ipotesi di accordo da sottoscrivere tra Regione, Ferrovie e Comune per il biglietto integrato 2015. Siamo ad aprile ed anche quest’adempimento non è stato svolto;

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel. 0105572211/2444/2271 - Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

5. entro gennaio 2015, il ruolo della Città Metropolitana per il pubblico trasporto.

Ci troviamo di fronte a degli obiettivi che il Consiglio comunale ha approvato non tanto per il contenuto del dispositivo, questi obiettivi erano previsti, esclusa la tempistica, anche nella relazione che è stata sottoposta al Consiglio comunale. Siamo chiaramente di fronte a delle inadempienze del Comune e per quanto riguarda la tempistica della deliberazione che ho richiamato, della Regione che oggi non può più deliberare e per ben che vada il nuovo Consiglio regionale sarà funzionale a luglio con agosto di mezzo e con un 1916 che incalza dopo pochi mesi. Ritardi soprattutto della Regione non dimenticandoci che i 200 autobus dovevano essere acquistati entro il 2014.

Rispetto a queste inadempienze, so che oggi non sono previste le audizioni dei sindacati nella materia che tratteremo che è riferita all'aggiornamento gara TPL e alla situazione AMT, affrontiamole pure oggi pomeriggio, ma sono dell'opinione che per trattare questi argomenti è opportuna la presenza delle organizzazioni sindacali. Bisogna fare chiarezza perché il pubblico trasporto è troppo importante nella nostra città se pensiamo agli utenti e soprattutto, se pensiamo a quei cittadini che dobbiamo tutelare per quanto riguarda il pubblico trasporto oltre che i lavoratori che ringrazio ancora per la loro presenza”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola alla consigliera Russo”.

RUSSO (P.D.)

“Si è parlato delle gare del TPL e del fatto della partecipazione di AMT, ho capito che ancora si sta costruendo, mi chiedevo quali sono le esperienze che ci sono nelle altre Regioni sulla costruzione del bando di gara e costi minimi. Magari se ci può portare qualche esempio di buone prassi che sono andate a buon fine o comunque come si sta svolgendo questo genere di gare in altre Regioni per capire a che punto siamo”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola al consigliere De Pietro”.

DE PIETRO (MOV. 5 STELLE)

“Mi faceva piacere conoscere il pensiero dei sindacati su 2 argomenti principali: cosa ne pensano del fatto che si continua a parlare dei nuovi mezzi da comprare, però, si continua a comprare mezzi a gasolio dimenticandosi che dovremmo comprare mezzi elettrici o a metano, quindi, trovare un grosso risparmio dal punto di vista del carburante perché, come si sa, un mezzo elettrico consuma una quantità di soldi enormemente inferiore anche se costa un po' di più all'inizio; l'altra cosa che abbiamo avuto modo di verificare, sia con un confronto con i lavoratori diretto (attraverso varie riunioni) sia attraverso il confronto con le aziende e i sindacati in Commissione, è il problema della manutenzione che attualmente viene appaltata esternamente dando, oltre a dei falsi risparmi, la certezza che i mezzi non funzionano mai bene. Vorrei sapere cosa potrebbe pensare il sindacato se il progetto di azienda unico che vada a gestire il trasporto pubblico su gomma si pensasse a 3 officine a livello regionale che gestiscano non soltanto i mezzi del trasporto pubblico, ma che gestiscano anche altri mezzi di proprietà del Comune; si potrebbero trovare le soluzioni per essere a norma di legge europea. Non si venga a dire che non si può fare.

Mi interessava sapere se nella visione del sindacato è preferibile un *outsourcing* sulla manutenzione piuttosto che un ritorno in azienda, tra l'altro, creando specializzazione e nuove assunzioni. È chiaro che tutte le persone che sono state allontanate dalle varie aziende potrebbero rientrare ed essere valorizzati”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Pastorino”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Noto la non presenza della Faisa, pertanto chiedo al Presidente se è stata invitata, se ha fatto giungere notizie”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“Magari ho sbagliato all’inizio, quando c’era più attenzione, ma al termine delle audizioni ho letto la missiva che ci è pervenuta da Faisa e da CISL in merito alla non partecipazione, si davano disponibili dopo il 16 aprile perché sono impegnate in trattativa all’interno dell’azienda”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Per quanto riguarda l’audizione dei sindacati che avevamo già audito in Conferenza dei Capigruppo, volevo chiedere al sindacato, quando parlavate del valore dell’azienda – Costanzo diceva 17 milioni, forse di meno – quando abbiamo liquidato la partecipazione azionaria dei francesi sembra che avessimo dato 22 milioni che era il 41 per cento. Nel giro di 3 anni e mezzo abbiamo perso così tanto valore? Atteso che il 41 per cento valeva 22 milioni, mediamente il valore dell’azienda era di 52 milioni. In questi anni abbiamo fatto di tutto per perdere tutto questo valore?”

Trovo abbastanza singolare il fatto che due sigle sindacali così importanti non partecipano a quest’audizione dove si parla della gara regionale e della situazione di AMT, impegnati in una trattativa che, secondo me, ha un’importanza relativa rispetto ai temi che abbiamo affrontato in quest’Aula oggi. Quando avrò occasione di vederli lo farò presente”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola alla consigliera Comparini”.

COMPARINI (LISTA DORIA)

“Rispondo alla domanda del signor Lagomarsino: cosa vogliamo noi? Penso che vogliamo, prima di tutto, che gli utenti attuali possano avere un servizio adeguato alle loro esigenze. Siccome gli utenti attuali sono in maggioranza persone anziane, donne che vanno a fare la spesa e ragazzi che vanno a scuola, le loro esigenze sono particolari, come ad esempio avere fermate vicino casa. Lo so che sicuramente non è valido dal punto di vista economico per i mezzi etc., però, per una persona anziana che deve fare molta strada per arrivare alla fermata immagino che averla più vicino serva.

In questo momento ho una distorsione al piede, a volte una piccola cosa serve a mettersi nei panni degli altri, vi assicuro che andare a cercare l’autobus lontano da casa è una fatica anche alla mia età con una distorsione, posso immaginare una persona anziana. Quest’aspetto va tenuto in conto, le persone anziane sono una parte dominante della nostra utenza e vanno salvaguardate in tutti gli aspetti, anche in questo.

La seconda cosa che vogliamo, è di diminuire l’impatto del traffico privato sulla qualità della vita cittadina, poter offrire un servizio pubblico che sia maggiormente rispondente alle esigenze di coloro che, in questo momento, l’autobus non lo prendono, quindi, poter arrivare a mettere insieme il trasporto di AMT con altre forme in modo da avere una mobilità urbana che diminuisca di molto anche l’impatto ambientale che il traffico privato ha sulla città.

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

In sostanza queste sono le due cose principali che, logicamente, le vogliamo nel rispetto dei diritti dei lavoratori, non le vogliamo contrariamente al diritto dei lavoratori.

Sono una lavoratrice della scuola, sono un insegnante e so cosa sto per dire, siccome spesso accade che i lavoratori sappiano meglio dei dirigenti cosa serve al loro lavoro – saprei dire perfettamente al mio Ministro dell’Istruzione come dovrebbe funzionare la scuola, peccato che lui non lo ascolti o ascolta solo quello che gli interessa – chiedo a voi se per caso avete teorizzato un piano industriale di AMT, se c’è da qualche parte un piano industriale di AMT teorizzato dai lavoratori stessi in modo da vedere come coloro che lavorano all’interno dell’azienda e sicuramente ne conoscono la perfezione, i meccanismi ed anche le tutele che richiedono come lavoratori, possano proporre in modo utile sia per il loro lavoro sia per corrispondere alle esigenze degli utenti.

Ancora, vi chiedo se in quest’ipotesi, che sicuramente avete fatto da qualche parte, esiste un piano per la riconversione di quei lavoratori ancora in età giovane, per cui non si parla di pensione e neanche di prepensionamento che non sono più adeguati per le funzioni di autista o per quelle di operai”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Gioia”.

GIOIA (U.D.C.)

“Sembra di aver capito che l’accordo sul fondino riguarda un prepensionamento di circa 300 lavoratori, di questi circa 150 dovrebbero interessare l’azienda di Genova (AMT). A fronte dei 150 prepensionamenti dovrebbero esserci – leggo dai giornali, quindi, chiedo se i dati dei giornali possono essere confermati dalle organizzazioni sindacali – circa 90 assunzioni. Non vengono coperte tutte le figure che andrebbero via, vorrebbe dire che una parte di autisti non verrebbe sostituita.

È evidente che una situazione del genere, con un numero minore rispetto ai prepensionamenti, porterebbe al fatto che tutto il servizio non sarebbe coperto. Vengo alla domanda: siete propensi a sottoscrivere quanto avete fatto ad Imperia? È evidente che se vengono a mancare un numero di autisti e non vengono sostituiti, si deve allungare l’orario di lavoro, quindi, il restante degli autisti dovranno fare un numero di ore di lavoro maggiore per cercare di sopperire quelli che sono andati in prepensionamento.

In effetti è quello che avete detto e quanto i confederali hanno sottoscritto nella città di Imperia. Siete propensi a ripetere lo stesso accordo che avete fatto su Imperia?

Altro aspetto, visto che avete parlato di straordinario, sarebbe opportuno conoscere qual è il numero di orario di straordinario che viene elargito per quanto riguarda gli autisti.

La vostra proposta è di abbattere lo straordinario a fronte di assunzione di nuovi giovani, vorremmo capire quant’è il numero di straordinario che viene e distribuito da parte di AMT, questo per capire quante unità potrebbero essere introdotte per sopperire questo capo che è un prolungamento di orario di lavoro”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola alla consigliera Musso”.

MUSSO V. (LISTA MUSSO)

“A proposito di assunzioni e pensionamenti vorrei capire perché le assunzioni avverrebbero a giugno 2015 quando i pensionamenti avverranno a gennaio 2016 con una discrepanza di 6 mesi in cui, qualcuno di voi ha anche detto che ci sarebbero le figure raddoppiate, ed un dispendio di più di 1 milione di euro per l’azienda.

Volevo capire il motivo di questo sfasamento rispetto ad assunzioni e pensionamenti.

Ho sentito qualcuno di voi parlare di un aumento di tariffe a 1,80 dalle attuali 1,50 che sappiamo già essere una delle tariffe più alte d'Italia.

Come si può pensare di elevarla ancora del 20 per cento a scapito degli utenti per un servizio non sempre adeguato”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“Atteso che non ci sono più richieste di intervento proseguiamo a chiudere l’audizione con le repliche degli auditi. La parola a Cannavacciuolo”.

CANNAVACCIUOLO – UIL TRASPORTI

“Gli autisti anziani usciranno il primo gennaio 2016 perché all’interno di AMT, quando sono stati istituiti i contratti di integrazione in deroga seguiti dai contratti di solidarietà, il personale viaggiante non è rientrato all’interno di questi ammortizzatori. Siccome il personale per poter usufruire dell’accesso alla pensione, quindi, fare il percorso del fondino, deve entrare nella Naspi (è licenziamento), quest’istituto ha la durata di 24 mesi, per cui, se chi ha firmato – noi non abbiamo firmato – avesse anticipato le uscite in contemporanea con le assunzioni nel mese di giugno, ci sarebbe stato un numero abbastanza elevato di persone che per effetto dei 24 mesi della Naspi non avrebbero raggiunto il requisito pensionistico, per cui, gli anziani sono stati spostati al primo gennaio 2016.

Effettivamente il costo è maggiore perché nel momento in cui ci ritroviamo l’anziano e il giovane si vanno a sovrapporre due figure per cui abbiamo un costo elevato. All’interno di quest’operazione ci possono essere degli autisti che nei 24 mesi non raggiungono il requisito per poter uscire, il fondino dice che la copertura ci sarà fino alla fine del 2018. Per tutte queste figure, oltre che l’utilizzo della Naspi, bisognerà utilizzare il discorso della legge Fornero, cioè, per le persone che matureranno requisito dal primo gennaio 2018 fino al 31 dicembre 2018 dovrà essere versata, attraverso il fondino, una quota pari a quella che sarà la loro pensione più tutti i contributi che dovranno versare volontariamente per poter avere il diritto alla pensione.

Come vedete, ci sono delle casistiche diverse, mentre tutti gli altri lavoratori, mi riferisco agli indiretti che fuoriusciranno a giugno 2014, possono fare quest’operazione perché usufruendo già dei contratti di solidarietà, a loro può essere applicata la cassa integrazione in deroga che li va a scoprire per gli ultimi mesi del 2015; dopodiché, anche loro passeranno in Naspi – ulteriori 24 mesi – ed anche per loro quelle persone che matureranno nel 2018 dovranno usufruire della legge Fornero, quindi, il versamento da parte dell’azienda – attraverso il fondino – dei soldi che serve per pagare la loro pensione mensile più i contributi che volontariamente dovranno versare.

Questa è un’operazione che anche all’interno della delibera abbiamo contestato perché avevamo chiesto, in sede di trattativa regionale, visto che c’era anche il Presidente Magi dell’agenzia regionale, di fare un accordo dove si scriveva che nel momento in cui un lavoratore intraprende questo percorso e nel momento in cui dovessero, abbiamo già l’esperienza con la Fornero, cambiare le regole o cambiare qualcosa, che l’agenzia si facesse carico di continuare a versare i contributi e la pensione a questi lavoratori fino al raggiungimento di un eventuale nuovo requisito. Non è stato fatto questo, per cui, all’interno della delibera è stata messa una frase dove si dice che la Regione successivamente – sta a significare: tu lavoratore che intendi fare questo processo ti licenzi – darà mandato all’agenzia regionale di approvare un piano e fare una delibera a tutela di. Praticamente stiamo dicendo ad un lavoratore di licenziarsi, poi, quello che dovrà accadere domani lo faremo. Questo è un altro punto su cui non siamo d’accordo.

Siccome all’interno di un accordo c’è scritto che all’atto della transazione con le organizzazioni sindacali, con i lavoratori che decideranno di seguire questo percorso ci sarà anche l’agenzia che firmerà questa clausola di salvaguardia, c’è un piccolo problema: l’agenzia non ha

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

firmato niente e, se va bene, non sa neanche che all'interno di quell'accordo hanno messo quella frase".

"Non si può fare questa cosa, nel momento in cui si assumono dei giovani ci vuole un minimo di tempo per fargli vedere le linee e il servizio, non è come un lavoratore che entra in un panificio e, domani mattina, vende il pane e la focaccia; deve conoscere la rete, i mezzi e deve fare un periodo di prova con degli istruttori di guida che, solitamente, va dai 15 ai 30 giorni. Ancora, c'è un problema di come sopperire al periodo estivo.

Altro dato che è emerso è che rispetto all'estate 2014, nell'estate e 2015, oltre le 120 mila ore – Gioia chiedeva quante sono le ore – che è l'equivalente di circa 70 persone in termini di manodopera per poter portare i mezzi e coprire quelle ore, abbiamo il problema di 50 autisti in meno rispetto all'estate 2014. Con 120 mila ore di straordinario da coprire, più 50 autisti in meno che ci sono, se si fosse dato il via al pensionamento anticipato di 70 autisti, per quanto riguarda il 2015, ci saremmo trovati con una copertura di quasi 200 persone che sarebbe stata una cosa ingestibile. Ancora, c'è anche il problema delle ferie che sono 30 giorni di cui 15 le decide le aziende e 15 le sceglie il lavoratore. Nel periodo estivo, in un periodo che va da giugno fino a settembre, tutto il personale deve fare almeno 15 giorni di ferie. Capite che avendo già dei buchi tra straordinario, persone che eventualmente vanno via e persone mancanti rispetto all'anno precedente, quest'operazione era arciobligata dal punto di vista della copertura del servizio.

Per quanto riguarda il Movimento 5 Stelle, diciamo che tutto quello che può servire per abbattere l'inquinamento che serve per abbattere i costi, siamo ben disponibili. Il problema è che queste cose sono scelte che spettano alla politica, sindacalmente possiamo dire che siamo d'accordo se vengono fatti degli acquisti in un determinato modo, abbiamo l'esempio di Imperia laddove sono stati presi gli autobus ad idrogeno, si pensava che ci fosse un risparmio, però, hanno preso gli autobus, ma non hanno fatto le stazioni per rifornire gli autobus ed oggi, gran parte del disavanzo di quell'azienda, quindi, dei loro problemi, è nato perché non c'è stata una progettualità che parte dall'inizio alla fine, si è fatto solo un pezzo, è mancato l'altro pezzo e, logicamente, se ho degli autobus e non ho il modo per poterli rifornire, inquinano meno, ma rimangono fermi.

Per quanto riguarda il polo manutentivo d'accordissimo, eravamo partiti quasi 15 anni fa con il polo manutentivo della Guglielmetti che è stata smantellata. La Guglielmetti doveva diventare il fiore all'occhiello per quanto riguarda la manutenzione, oltre che ai mezzi di AMT, doveva essere un punto di riferimento per quanto riguarda il trasporto in generale, anche il trasporto merci. Si era partiti con dei buoni propositi, ma strada facendo, come tutte le cose che servono in questo Paese, non si va da nessuna parte.

Per quanto riguarda il discorso se saremo disposti a fare quello che hanno fatto ad Imperia, lo chiedeva Gioia. Ad Imperia, come dicevo prima, c'è stata una situazione vicino al fallimento proprio per quello che vi ho appena detto, per quanto riguarda gli autobus, l'idrogeno e quant'altro; poi, anche per una questione che gli enti (Provincia e quanto altro) a fronte di un sacrificio già fatto dai lavoratori che serviva per compensare parte del disavanzo, dovevano intervenire per circa 800 mila euro, si sono tirati indietro e non hanno fatto queste cose. C'è stata la disdetta degli accordi aziendali e con grande senso di responsabilità, per riappropriarci di quello che era stato ai lavoratori, abbiamo fatto un ulteriore sacrificio in funzione dell'obiettivo di mantenere in piedi l'azienda.

La stessa cosa si potrebbe fare in AMT a Genova se ci fosse una prospettiva futura, il problema è che in AMT non c'è nessuna prospettiva. Oggi non sappiamo chi saranno i nostri interlocutori domani mattina, cosa che abbiamo chiesto più volte, si va sempre su: faremo, vedremo, formeremo e quanto altro.

Nel momento in cui avremo un interlocutore che sia la AMT di Genova o Bus Italia o chiunque altro, ci siederemo al tavolo e vedremo di fare le cose che dobbiamo fare perché avremo una prospettiva di una gara e di un'assegnazione del servizio che sarà di 15 anni, 10 più 5. Ci sono degli obiettivi e di fronte a delle certezze si possono fare molte cose che oggi non si possono fare perché siamo di fronte al nulla, non sappiamo neanche se la AMT si presenterà a gara o non si presenterà, se

faranno la formazione dell'ATI, se fa la previsione di quanti soldi dovranno mettere all'interno della gara.

Sembra che sono tutti in attesa di vedere cosa fa il vicino per vedere se posso mettere un euro in meno. Capite bene che con questa logica non si va da nessuna parte.

Nell'azienda abbiamo fatto dei piani, è stato detto anche prima, abbiamo il servizio che gira con le stesse logiche di 45 anni fa, però, in 45 anni la città di Genova è cambiata, ci sono degli orari diversi e delle linee che si sovrappongono. Abbiamo presentato dei piani e dei progetti, abbiamo ricevuto anche delle lettere di encomio da parte dell'azienda dicendo che abbiamo fatto un bel lavoro, il problema è che le cose muoiono lì e non si fa nulla.

Per quanto riguarda la manutenzione faccio un piccolo esempio: oggi siamo in carenza di manutenzione un po' per l'effetto degli organici, un po' per mezzi che ormai sono in piedi con il filo di ferro e poi perché si decidono delle priorità. Circa 10 giorni fa abbiamo fatto, per la decima volta, una denuncia in azienda facendo riferimento a dei pezzi di ricambio che vengono buttati via, sono pezzi di ricambio che con qualche centinaia di euro si possono sistemare e rimetterli sopra i mezzi per farli sistemare. I pezzi che si buttano via (ripeto, con poche centinaia di euro si possono ripristinare, esistono le revisioni dei pezzi) vengono sostituiti con dei pezzi nuovi aumentando i costi perché costano molto di più, la spiegazione che viene data è: nel momento in cui dobbiamo fare la revisione ai pezzi, dobbiamo distogliere del personale che è già sotto organico per fare quelle revisioni, il mezzo ci rimane fermo più tempo, quindi, per fare uscire i mezzi, la scelta aziendale è di spendere più soldi per acquistare un pezzo nuovo e non revisionarlo per poter mettere in condizione il mezzo di uscire con un fermo macchina che sia il minore possibile. Abbiamo una serie di effetti che si sommano che alla fine sono dannosi dal punto di vista delle casse e dei conti aziendali.

Faccio un esempio molto stupido, dovevo sostituire la somma di iniezione dalla mia macchina, revisionata ho speso 700 euro, nuova ce ne volevano mille 500; da buon amministratore della mia famiglia, facendo i conti in casa, l'ho fatta revisionare, ho tenuto la macchina ferma un giorno in più, ma ho risparmiato dei soldi. In azienda queste operazioni non vengono fatte, se si facessero queste operazioni, per effetto dei mezzi che abbiamo che sono obsoleti e per effetto del sotto organico, ci troveremmo ad avere dei fermi macchina molto più lunghi rispetto agli attuali, quindi, minore servizio che viene dato sul territorio”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“Prima di passare la parola a Lagomarsino chiedono di intervenire il consigliere Gioia e De Pietro per dei piccoli chiarimenti. La parola al consigliere De Pietro”.

DE PIETRO (MOV. 5 STELLE)

“Atteso che ho 3 automobili uguali ed ho fretta, comprerò nuovo il primo pezzo, ma quello che devo mandare a revisionare lo userò successivamente nella prossima sostituzione. Volevo sapere cosa fa l'azienda, cioè, se il pezzo da revisionare lo butta via o lo manda a revisionare, nel frattempo, risolvendo con un pezzo nuovo lo buttano via, grazie mille”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola al consigliere Gioia”.

GIOIA (U.D.C.)

“Durante l'accordo integrativo che si stava facendo con le Ferrovie, ricordo che era intorno agli 8 milioni e mezzo di euro, avevo registrato, al di là dell'unica posizione che era quella delle categorie dei consumatori che erano favorevoli, una posizione unanime da parte delle organizzazioni

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

sindacali sull'avversità di quell'accordo integrativo ferro gomma. Se non è così ripropongo la domanda rispetto al fatto che non si conoscevano e si andavano a regalare 8 milioni e mezzo ad un'azienda senza sapere quanti fossero i dati consegnati da Ferrovie nei confronti di AMT.

Questa mattina, nel primo intervento di Costanzo, sembra di aver capito che si è cambiata posizione, nel senso che c'è una volontà di andare verso l'integrazione ferro gomma, se così non fosse le pongo la domanda inversa, siccome la mia posizione era avversa e continua ad essere avversa alla situazione di aver fatto un accordo integrativo regalando 8 milioni e mezzo alle Ferrovie senza aver saputo quali erano i dati per cui diamo quest'accordo integrativo. Il Comune dà 7 milioni che probabilmente sarebbero stati più efficienti se l'avesse versato su AMT.

Volevo capire se non avete cambiato posizione ed avevo capito io male o da cosa scaturisce il fatto di dire che si debba mantenere l'accordo integrativo tra ferro e gomma. Come può efficientare quest'accordo integrativo la nostra azienda ad AMT??"

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola a Lagomarsino”.

LAGOMARSINO – UGL TRASPORTI

“Condivido quanto ha detto la consigliera Comparini: siamo in una città anziana e c'è bisogno di aiutare gli anziani. Non dobbiamo dimenticare che purtroppo qualcuno ha voluto fare AMT Spa (società per azioni), quindi, con il rigo delle entrate e il rigo delle uscite.

Il mio discorso era relativo ad un costo aziendale attuale, se viene coperta dal sociale la cosa non dà fastidio, però, in un contesto dove chiunque arriva, individua la schiena del lavoratore come risparmio, quando guardando in giro ci sono dei costi aggiuntivi rispetto al normale servizio di trasporto pubblico locale – ogni tanto vado a Roma e capisco che sono esagerate le distanze tra le fermate purtroppo anche io ho avuto una distorsione alla caviglia ed ho girato con le stampelle per mesi - capisco cosa vuol dire fare un passo in più, però, quest'aiuto che sia finanziato e che sia pagato da chi lo deve pagare e non da un'azienda che gli viene imposto, giustamente, di mettere una fermata in più in mezzo a due fermate e l'azienda deve recuperare sulla nostra schiena. È una cosa che stride abbastanza.

Arrivando al valore di AMT, è vero, ha perso valore, siamo a 17 ed eravamo a 22. Non dimentichiamoci che la venuta dei francesi, non per colpa dei francesi, ma il disegno che ha fatto venire i francesi a Genova, serviva per vendere la rimessa di Boccadasse e la rimessa di Guglielmetti che sono sparite e si sono dissolte nell'area. Questo faceva parte del capitale di AMT, le abbiamo perse, le abbiamo mandate via, le abbiamo regalate, abbiamo deciso che non servivano quando erano 2 punti chiave per la nostra azienda, la prima come deposito del Levante – abbiamo un aumento di costi, anni fa era giustificato su 1 milione e mezzo di trasferimenti aggiuntivi dovuti alla chiusura di Boccadasse, costi che si è accollati AMT – la storica rimessa Guglielmetti, dove addirittura nell'antichità facevano i tranvai, li costruivano proprio.

Al di là della discussione di com'è stata venduta e sulle clausole di chi l'ha comprata che ha diritto di essere rimborsato, altrimenti può fare i suoi progetti. Queste sono sfumature politiche che lascio a voi anche se ci hanno danneggiato non poco.

Alla rimessa Guglielmetti facevano la manutenzione dei mezzi, soprattutto al Consigliere del Movimento 5 Stelle che chiede la manutenzione, siamo arrivati ad un punto che facevamo manutenzioni al camion dei Vigili del Fuoco della Guglielmetti, eravamo concessionari Scania, Voit e ZF. Quell'immobile si doveva vendere da anni, quell'immobile interessava qualcuno da anni e non abbiamo più fatto l'assistenza di ZF e Voit che sono i cambi dei mezzi industriali (autobus e camion), eravamo concessionari per la Liguria. Scania fa autobus e camion, a Genova non esiste un riparatore di mezzi pesanti per questioni di spazi. Avevamo la Guglielmetti, siamo riusciti in tutti i modi ad affondarla e siamo riusciti a vendercela all'asta e adesso non abbiamo più un posto decente per fare un

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

motore, abbiamo i colleghi che non dico che lavorano per strada, ma lavorano in una rimessa – lo dice la parola stessa, l'italiano è una lingua complicata, ma semplice – dove dovevano fare i motori, mentre prima li facevano nell'officina Guglielmetti. Mi collego ai pezzi di ricambio, prima tutti i pezzi venivano smontati e mandati all'officina Guglielmetti, venivano revisionati, veniva cambiata la guarnizione di gomma piuttosto che l'elettrovalvola bruciata e tornavano indietro; adesso non si può più fare, dicono che è antieconomico e continuiamo a comprare i pezzi nuovi e continuiamo a buttare via i pezzi seminuovi. Talvolta non siamo neanche in grado di star dietro le garanzie di un pezzo, buttiamo via pezzi seminuovi, recuperabili con poco. Sarà consumismo, sarà una mala gestione o sarà che non si sono più i posti dove fare queste lavorazioni.

I mezzi a metano potremmo usarli, abbiamo anche il deposito vicino all'officina Gavette, potremmo incrementare i filobus visto che abbiamo già una rete, volendo si potrebbe incrementare anche quello, è vero che trasferiamo il consumo e l'inquinamento altrove, ma anche con i mezzi elettrici e a batterie trasferiamo l'inquinamento altrove. Onestamente, i problemi elettrici hanno molti più problemi, sono già stati provati a Genova i mezzi elettrici, addirittura un bus era stato provato a 10 metri, sempre e comunque ha bisogno di un motore ausiliario termico per garantire quel minimo di sicurezza e quel minimo di minima ricarica per farlo muovere. Purtroppo su quello siamo ancora indietro a livello di tecnologia.

Potremmo parlare del tram, come UGL abbiamo fatto la battaglia contro il tram della Val Bisagno perché il tram rimane sempre sulla sede stradale, quindi è sempre vincolato al traffico, ha un costo di realizzazione molto alto perché dove ci sono da fare degli studi dove per i binari, ci sono da fare delle azioni che costano. Per AMT sarebbe un altro problema visto che non basta l'ascensore di Quezzi perché AMT dovrebbe creare un'altra struttura, dovrebbe trovare un posto dove fare l'officina perché il tram va riparato, dovrebbe avere la gestione di altri pezzi di ricambio che sono diversi da qualsiasi tipologia di un altro mezzo, dovrebbe avere dei macchinari per mantenere le carrozze del tram e le sue ruote che costano milioni e sono macchinari che ogni anno devono sottostare al collaudo e, guarda caso, questi pezzi li fanno solo in Germania, quindi, viene l'omino tedesco con l'interprete per fare la giusta revisione dell'apparecchiatura. A Val Bisagno sono anni che insistiamo che vada la metropolitana, non la vogliamo sotto terra perché la metropolitana sotto terra ha dei costi di realizzazione e gestione enormi. Ingenuamente, senza nessun supporto dello studio, vorremmo la metropolitana su dei piloni”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La invito a giungere alle conclusioni”.

LAGOMARSINO – UGL TRASPORTI

“Sarebbe un grosso investimento iniziale ripagato nel tempo, garantendo un unico mezzo di trasporto, unici veicoli, unico sistema di manutenzione”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola a Gulli”.

GULLI – UIL TRASPORTI

“Cercherò di essere breve cogliendo l'invito del Presidente Malatesta per quanto riguarda i tempi. Mi è piaciuta molto la premessa che ha fatto la consigliera Comparini, la vediamo allo stesso modo, le premesse le sottoscriviamo, se c'è da fare un documento lo sottoscriviamo.

Non so se è un'opinione sua nel merito o è un'opinione della lista per cui è presente o addirittura della maggioranza di questo Consiglio comunale, però, siamo in linea. Intendiamo il

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

servizio pubblico che risponda a caratteristiche sociali, ovviamente, la domanda che facevo era se politicamente ritenete opportuno o meno andare verso quella strada, cioè se al di là delle affermazioni si vada verso quella strada, in caso contrario rimangono soltanto buone intenzioni. Purtroppo, un servizio sociale che risponda delle caratteristiche sociali ha un costo, se questo costo riteniamo che è opportuno, per lo sviluppo di un Paese, e lo riteniamo fondamentale, la pensiamo allo stesso modo.

Ha parlato del piano di AMT, dei sindacati e riconversione. Sono anni che proviamo a metterci la faccia andando al di là di quelli che sono i nostri compiti, facciamo sindacato, non siamo amministratori di aziende, però, ci rendiamo conto che purtroppo chi ha amministrato queste aziende negli anni ha solo lasciato macerie per quanto riguarda la città ed ha demolito quelle che sono le contrattazioni dei lavoratori. Spesse volte ci sostituiamo agli amministratori e cerchiamo di trovare delle soluzioni.

Sono anni che proponiamo, siccome i costi di queste aziende sono per lo più dati dal personale, poi c'è la fetta della manutenzione che bisogna fare e forse non basterebbero 10 ore per spiegare bene cosa vuol dire manutenzione di queste aziende e quali potrebbero essere le vie d'uscita per fare la manutenzione come si deve, purtroppo negli anni si è fatto di tutto e di più per demolire quello che di buono c'era in queste aziende, specialmente a Genova. Avevamo l'officina Guglielmetti che è stata svenduta, per un periodo c'è stato un progetto che veniva dal Consiglio comunale in merito ad un'officina, era chiamata l'officina del nord ovest dove addirittura aziende pubbliche e private dovevano fare manutenzione all'interno di quest'officina. C'era un progetto che sembrerebbe sparito nel nulla non si sa per quale motivo, forse perché evidentemente non c'è nessuna voglia di fare quel percorso, ma c'è l'intenzione di accontentare amici degli amici dando questi servizi fuori, ad aziende private. Abbiamo degli esempi concreti che ci fanno, tutti i giorni, notare i nostri colleghi nelle officine; diamo delle lavorazioni all'esterno per fare dei motori, paghiamo dei soldi e, a parte il discorso delle lavorazioni, delle clausole e delle penali che la AMT dovrebbe sottoporre a queste aziende che siamo noi a dirlo puntualmente: "Quando fai un accordo o un contratto con una ditta privata per revisionare un motore, ricorda di inserire la clausola che se il motore non è stato revisionato correttamente l'azienda si fa carico o meno". Puntualmente, queste penali non ci sono e si fanno ulteriori regali. Succede spesso che un motore viene revisionato 2 volte, dalla ditta privata parando dei soldi pubblici e poi dagli operai nostri. Questo è quello che succede.

Il tema manutenzione è molto delicato che va affrontato non in 5 minuti, si dovrebbe parlare di manutenzione, di ufficio acquisti e tutto quello che c'è legato alla manutenzione, quindi, i magazzini, il rifornimento e gli appalti che ci sono stati in questi anni. Ci dovrebbe essere un'idea di manutenzione, purtroppo ce l'abbiamo, poi qualcuno annuncia delle cose e ne fa delle altre. Stiamo andando in un percorso completamente opposto, politicamente voluto.

La manutenzione in AMT funzionava e funzionava bene perché nell'officina Guglielmetti entrava la lamiera e uscivano i pullman completi, c'era la maestranza, le attrezzature, gente competente e capace. Sicuramente era un settore che non era assolutamente in perdita perché si poteva fare manutenzione anche per gli eterni.

Per la riconversione abbiamo un problema. Purtroppo, in queste aziende, per il lavoro e per la vita che si fa – principalmente gli autisti – si arriva a certe età dove inevitabilmente si diventa inidonei. Purtroppo, per le sollecitazioni che hanno i pullman, per com'è fatta questa città e per i mezzi vecchi, un autista diventa inidoneo in tempi brevi. Avevamo fatto una proposta al Sindaco, non solo a questo, anche a quello precedente: abbiamo un'azienda che si chiama Genova Parcheggio, siccome produciamo degli inidonei e, purtroppo, li produciamo annualmente e non possiamo fare diversamente che collocarli dove possiamo appesantendo il settore manutentivo perché spesso volte sulla carta si fa vedere che ci sono degli operai, ma in realtà ci sono dei passa ferri perché purtroppo non possiamo licenziarli – direi, per fortuna – e abbiamo degli impiegati, quindi, del personale che viene dalla guida e viene messo a fare l'impiegato perché, purtroppo, diventa inidoneo e non possiamo mandarlo in mezzo alla strada. Avevamo chiesto di avere la possibilità di creare delle sinergie tra AMT e Genova Parcheggio dove da una parte si bloccano le assunzioni e dall'altra parte gli inidonei si possono riconvertire ed essere più produttivi. Questo per rispondere alla sua domanda della

riconversione. È uno dei problemi che abbiamo provato a suggerire a chi amministra questa città e, puntualmente, per interessi di cui non si conosce la natura, sono stati sempre fatti discorsi diversi”.

“Gioia, non ci siamo mai sottratti a fare nessun accordo che possa portare dei benefici in quest’azienda, c’è stato impedito fisicamente di sederci ai tavoli e di fare degli accordi.

Eravamo disponibili a metterci nuovamente in discussione e fare degli accordi che prevedevano un aumento di produttività, ma si deve fare avendo chiaro un progetto e un percorso delineato per i prossimi 15 anni. Questo c’è stato impedito da parte della Regione e da parte del Comune che, in qualche modo, è proprietario di quest’azienda e si dà il mandato all’amministratore unico di AMT di non sottoscrivere nessun accordo, indipendentemente dal contenuto. Eravamo disponibili a fare un accordo di prospettiva, un accordo che avrebbe portato sicuramente dei benefici in azienda e c’è stato impedito.

In tutti i casi, non l’avremmo sottoscritto senza avere un percorso chiaro per i prossimi 15 anni. Ci mettiamo la faccia come abbiamo fatto ad imperia, ma ci deve essere una prospettiva, cosa che purtroppo ad oggi non è così.

Dovremmo approfittare di fare altre riunioni come questa. Propongo, se possibile, di avere un incontro dedicato alla manutenzione perché in 5 minuti non si può affrontare un tema così spesso che meriterebbe di essere affrontato e argomentato spiegando da dove siamo partiti e dove si sta andando”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“Consigliere Nicoletta mantiene la mozione d’ordine? La parola al consigliere Putti”.

PUTTI (MOV. 5 STELLE)

“Vista la Commissione che affronteremo oggi, volevo chiedere restituzione da parte delle rappresentanze sindacali perché credo che oggi andremo ad affrontare un nodo rilevante che era quello di cui avevamo parlato, con alcuni di loro, in Conferenza dei Capigruppo.

In questo momento ci manca, almeno manca a noi Consiglieri, all’interno delle eventuali ipotesi di accordo quadro che i Comuni dovranno andare a fare, qual è il servizio che la Regione individua per l’ipotetica gara, quindi, manca in conseguenza questo dato ai Comuni per poter dire quanto possono investire nella realizzazione di questo servizio. Volevo sapere se le forze sindacali hanno qualche idea di quella che secondo loro è un doppio dato, cioè, quello che servirebbe, ci sono i famosi 59 milioni di chilometri l’anno, quale sarebbe l’optimum – per l’erogazione di servizio – di chilometri e quale, invece, secondo voi, sarà quello che proporrà la Regione come analisi del servizio minimo.

L’altro dato è rispetto all’ATI – premesso che secondo voi la gara sarà solo gomma, quindi, presumibilmente non si andrà verso l’integrazione gomma ferro – quali sono i passaggi che chiedete ai Comuni, quindi al nostro Comune, in preparazione della costruzione dell’ipotetica atti che debba andare a rispondere alla gara”.

MALATESTA – PRESIDENTE

“La parola a Costanzo”.

COSTANZO – FILT CGIL

“Non per non rispondere su casi particolari, ma stanno tutti dentro a cosa vuol fare il Comune sia sul servizio ai cittadini sia della propria azienda. Abbiamo chiesto ai Capigruppo e ringraziamo per aver fatto questa riunione proprio per entrare nello specifico e per dare la possibilità, è la richiesta che continuiamo a fare, di avere un Consiglio comunale monotematico sulle questioni di

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

AMT e del trasporto perché, come diceva il consigliere Grillo, sono mesi che si aspetta non solo il 17 novembre, è stata fatta una richiesta anche il 3 dicembre ed evadono completamente a queste richieste.

Il problema sono le risorse per fare cosa? Lo diceva Putti, se uno mette 30 milioni deve sapere quali sono i servizi che ha di ritorno rispetto ai 30 milioni.

Vesco scrive e l'ha detto oggi pomeriggio, noi abbiamo chiesto un incontro, che ci deve ancora concedere, per conoscere i contenuti del bando che doveva uscire il 31 marzo e siamo al 7 aprile, quindi, il lavoro lo dovrebbero aver fatto al di là delle quantità dei soldi. È evidente che se mette 30 milioni AMT per farne 25, a 59 ci sono altri 34 milioni che fanno le altre che ne mettono 17. È vero che il nostro costo è 6,50 ma, se fossi il Sindaco o il Consiglio comunale, vorrei capire se questi soldi andranno alle altre Province o rimangono su Genova, perché ne metto il doppio degli altri per fare la metà dei chilometri. I servizi minimi, quelli che ci ha detto la Regione - abbiamo chiesto alla Regione ed oggi avete un incontro con Vesco - sono quelli in funzione dei soldi che loro dicono metterci, i 118,5 milioni del nazionale che non possono essere distratti da altre parti e devono venire al trasporto pubblico.

Sono insufficienti rispetto al servizio che attualmente vogliono dare, il resto se lo devono pagare i Comuni e sono quelli aggiuntivi. Penso che sia giusto dire: "Se devo pagare dei soldi in più per il mio Comune, penso che questi servizi devono venire al mio Comune al di là che ci sia un unico gestore".

Entro nei particolari, ma voi siete dentro l'agenzia, non è che chi arriva dà il servizio, il servizio lo dà su un bando di gara, ma ci sono i Comuni che decidono quali sono i servizi, sono dentro l'agenzia, lo prevede la legge 33 del 2013.

Quello che vi chiediamo è proprio questo, al di là se si può risparmiare o non, poi entrerà sulla manutenzione, su altri costi o sul servizio. Siamo perché il servizio tenga conto delle esigenze degli utenti, però, non degli sprechi o delle questioni clientelari che le fermate si fanno dove c'è l'edicola per vendere i giornali e non dove c'è l'ospedale per portare i malati, noi preferiamo la seconda. Ogni chilometro vale 1 milione, il Comune, se lei vede cosa succede, è perché ci deve essere una possibilità di gestire un servizio in questo modo; a volte ci sono delle macchine nelle curve e deve stare fermo 10 minuti a suonare e non arrivano i Vigili.

In Emilia Romagna, dove ci sono i rettilinei, il trasporto locale ha dei costi inferiori, compresi ATP, e ATC perché le fermate sono a chilometri uno dall'altra.

L'ascensore di Sestri Ponente, della fermata che hanno spostato, è a carico di AMT; se lo facciamo pagare dalle Ferrovie.

Tutto viene messo a carico di AMT, un ascensore che è fermo e non sarà usato se non come orinatoio per qualcuno - questa è la verità - perché non ci passa nessuno dal mercato del ferro ed è a carico dei costi di AMT. È evidente che il servizio dipende dai soldi che ci metti, però, devono andare al servizio e non a sprechi.

Rientro nel piano delle manutenzioni, abbiamo presentato un progetto di manutenzione a officine unificate sulle aree di Terralba, sulle aree di Campasso e sulle aree dell'aeroporto perché lì dovrebbe venire il centro nuovo con una rimessa. Resterà AMT pubblica? Ci saranno le partecipate o ci saranno dei privati? Ci sarà o non ci sarà l'ATI?

È un discorso di prospettiva, se restano le partecipate di AMT pubblica si può fare un'officina unica che serve il metro, la ferrovia, i bus, Amiu, Aster ed anche aperta a privati.

Si stanno giocando le aree su interessi politici elettorali con le ferrovie. Sulle aree di Terralba dovrebbe arrivare il metro, intanto il metro non arriva e le ferrovie potrebbero allungare. C'è una visione integrata che dovrebbe fare l'Assessore ai Trasporti, forse non lo farà più perché lo cambiano e lo sdoppiano.

Non sono in grado di fare una politica ed una proposta, la dobbiamo fare noi?

In questa città manca una logica di visione d'insieme, Ferrovie si rifiutano di fare un incontro con noi e con il Comune, è stato chiesto più volte, si rifiuta di fare una discussione sulle partecipate. Ho indicato delle aree (Campasso, Terralba e l'aeroporto) dove arriverà la funivia,

facciano un progetto. Abbiamo le rimesse ipotecate. Dovremmo andare, con ATP, su un piazzale aperto perché paghiamo degli interessi elettorali a qualcuno che c'era prima di 200 mila euro perché c'era una clausola che dovevano comprarlo.

Andiamo a dirle queste cose! Cosa si vuol fare, si vuole mantenere AMT pubblica e farla partecipare all'ATI? Abbiamo parlato sia con Arriva sia con Bus Italia, non si può pensare di avere un'unica rimessa in tutta la Liguria e un'unica officina, saranno differenziate, però, ci può essere che ci sono officine di manutenzione di ogni ente che diano un servizio – pubbliche, partecipate o private – che può essere interaziendale, facendo delle economie di scala.

Il rapporto di AMT è di 1 euro a chilometro. Arriva e Bus Italia hanno 0,33 ossia un terzo di costo perché hanno Mercedes ed autobus nuovi presi in *leasing* per 20 anni e non pagano. Sta facendo così Seal, sta facendo così SMC e stanno predisponendo un piano con Confindustria per poter avere queste risorse.

Queste risorse, una volta avuti i 200 mezzi, andranno a ridurre i costi di manutenzione e a migliorare il servizio sia per chi guida sia per gli anziani, l'altro giorno sono cadute due signore perché il gradino del pullman era alto, non solo zoppicano, ma se gli metti un gradino così con un pullman vecchio oppure in metropolitana fai i marciapiedi più alti dei gradini. Diciamo le cose, poi spetta a voi farle.

Il problema è sapere se il Comune di Genova che ha firmato un documento il 13 è conseguente, come diceva Putti, ad un'approvazione da parte del Consiglio comunale sull'accordo di programma, senza accordo di programma non c'è gara e la costituzione di un'ATI a partire dall'integrazione – lo dicevo prima – AMT e ATP che sono servizio urbano ed extraurbano della Città Metropolitana. Se gli altri ci stanno – come hanno scritto – faranno anche loro nei loro Consigli comunali e provinciali le delibere, poi, andranno da un notaio e costituiranno legalmente l'ATI, con un atto notarile, e ci dovranno mettere quanto capitale sociale ha l'ATI perché per partecipare ad una gara non lo si fa con un pezzo di carta. Siccome avremo a disposizione tre o quattro mesi di tempo, non di più, ormai i tempi sono svitati, se c'è la gara bene, se non c'è la gara c'è un altro scenario. Lì vedremo se sono stati fatti i Consigli, l'atto notarile e se AMT da sola o con qualcun'altra, va a presentarsi. Se fa questo, siamo per dargli quello che è possibile dare in termini di conoscenze anche economiche e non solo per presentare un piano.

Prima ho detto che siamo ad un quarto incontro tra le aziende per la presentazione di un piano industriale, vedremo se tra 15 o 20 giorni verrà fuori un piano industriale, quest'accordo non dà sostenibilità né ad AMT, né all'ATI. Scarica solo dei costi sugli organici. Se c'è questo piano, siamo per sederci ad un tavolo per andare a discutere e se serve un contributo dei lavoratori – in questa logica e solo nel caso in cui vincesse la gara l'ATI, altrimenti il soggetto è un altro, non posso fare accordi con lui e chiedere di pagare lei su questo – siamo disponibili.

Il problema che oggi dovete porre è: si vogliono fare dei Consigli comunali per essere conseguenti alle dichiarazioni che ha fatto il Sindaco? Si vuole perseguire l'ATI? Si vuole fare un piano industriale che non può essere solo di AMT, ma deve essere di tutte le aziende? Il biglietto unico vale per tutti, ma l'utente deve pagare la stessa cifra da Spezia per avere il servizio così come da Imperia e viceversa e ognuno deve contribuire in questo modo.

Il problema è che il servizio, ai cittadini, va dato al di là di queste questioni, dei tempi o meno.

Secondo noi, oggi, dovete porre al Sindaco di essere conseguente, di fare un Consiglio monotematico e di fare la delibera sulla costituzione dell'ATI.

AMT e ATP sono già due aziende della Città Metropolitana, si possono fare, se gli altri non ci saranno si assumeranno le loro responsabilità, noi non possiamo chiedere al Comune di Genova che decida per il Comune di Spezia. Va bene se lo fanno, però, devono fare gli atti conseguenti e non le parole. Siccome ci sono da 60 a 90 giorni sui bandi europei per la presentazione, dal momento in cui la gara parte e stabilisce i tempi, c'è un tempo massimo di 90 giorni per presentarti a gara, non è vincolante, ci saranno altri 90 giorni – da 60 a 90 – per fare quelle vincolanti. Nel bando di gara c'è stato detto che vi tagliano il 20 per cento del servizio qualora non ci fossero le risorse.

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

La Regione ha fatto una delibera dove ha messo 118,5 milioni sulla gomma, non poteva fare diversamente, e 35 delle sue risorse. Bisogna che il Comune delibere e dica quanti soldi vuol dare non solo per il 2015 ad AMT, ma anche per il 2016 fino ai 10 anni della gara, altrimenti parliamo di aria fritta.

Si discuta come volete, a partire da oggi, sui servizi minimi e sui costi standard, ma si arrivi nei tempi tecnici previsti da quando uscirà il bando se uscirà. Altrimenti, le aziende seguiranno un altro percorso. Se non si porta quest'azienda a gara, così rispondo a Pastorino, vale zero. Resta in liquidazione perché dovrà gestire gli accordi in essere e dovrà gestire dei soldi e pagamenti, ma il valore ce l'ha il contratto di servizio.

Nel tempo si è deprezzata perché il parco mezzi è invecchiato, dicono che oggi vale neanche 25 milioni, le rimesse sono tutte ipotecate, si sono vendute Guglielmetti e Boccadasse. Le officine che facevano le manutenzioni se le son vendute, mandano fuori i motori a fare e noi li dobbiamo rimettere a posto.

La Regione ci ha caricato di 1 milione in più i costi di manutenzione quest'anno perché non sono arrivati né nel 2014 (50), né nel 2015 (50) che erano spalmati in 4 anni dall'accordo. Abbiamo dovuto fare 5 giorni di sciopero per ottenere queste cose.

Doria diceva che non si poteva ricapitalizzare e ripatrimonializzare, invece ha ricapitalizzato e ripatrimonializzato dopo 5 giorni di sciopero perché ha riportato il capitale – forse non l'ha neanche fatto – da 11 milione 200 mila ed ha messo 4 milioni 300 mila sulla ripatrimonializzazione che erano i famosi 4 milione 300 mila che non vuole più mettere. È stato preso in giro dalla Regione e da qualche sindacato che diceva che si poteva subappaltare, non è stato subappaltato neanche uno.

Rispondo a Gioia che dice che abbiamo cambiato idea: non abbiamo cambiato idea. Mi risulta che Regione e Comune abbiano dato mandato all'università di fare uno studio che doveva essere vincolante allo studio e si attenevano a cosa dicevano. Questo è un finanziamento (...) FS perché circa 2 milioni da AMT vanno alle Ferrovie perché il loro contratto di servizio è al 20 per cento di clausola e se non gli danno i soldi tagliano i treni. Ci dicano lo studio poiché per i 7 milioni e mezzo e gli 8 milioni e mezzo che mette la Regione sul biglietto integrato, non so se hanno fatto l'accordo per quest'anno. Venerdì avete fatto un'audizione con la Dagnino, non so se ve l'ha detto, ha detto che ci sarà anche nelle altre Regioni ed anche per il futuro, ma se non c'è la gara ognuno si fa i fatti propri.

Continuiamo a sostenere, anche se i dati che sono emersi l'altro ieri dicono che c'è un aumento del biglietto integrato a discapito del biglietto 1,50 – vi ricordato che grazie a voi, alla sinistra del P.D. – volevano portare tutto ad 1,60 per prendere anche quei 10 centesimi a chi non usa il treno. Molto probabilmente porteranno tutto a 1,60 e a 1,80. Vi dicano se questo studio li ha ritenuti giusti, in questi treni non fanno neanche controlli perché i soldi li prendono prima e subito. Secondo noi ci sono circa 2 milioni che potrebbero restare nelle casse di AMT e non lo fanno.

Altra questione è il bando di gara. La legge 33 del 7 novembre 2013 dice che si può fare la gara integrata ferro e gomma. Prima ho detto che c'erano i tempi tecnici e non c'è stata la volontà politica, è una mia idea, c'è una scelta politica di fare l'affidamento diretto alle Ferrovie – guardatevi le dichiarazioni del Presidente Burlando, quando è andato a Vado un po' di mesi fa – ma le Ferrovie dicono di volere 10 milioni in più.

A giugno scade, dovrebbero fare un bando per le Ferrovie, ma non hanno messo neanche i tempi perché stanno parlando, come hanno fatto per il trasporto su gomma (10 più 5) che all'origine era 22 (15 più 7), loro hanno spacchettato e faranno 9 più 3 in Ferrovie. Con Soprano stanno discutendo proprio di questo, di allargare la torta. I tempi sono sfalsati perché uno viaggia su 9, l'altro su 10, uno su 15 e su 12. Non arriveremo a mettere insieme.

Nella loro intenzione, forse, lo vogliono fare con una turbativa d'asta perché il soggetto che gestirà le Ferrovie può essere lo stesso che gestirà la gomma e, forse, le integrazioni le faranno loro. Questo portava, sulla linea mare, tutto il servizio sulle Ferrovie e in Val Bisagno lo doveva fare la gomma.

Non c'è la volontà di fare un bando di gare anche se c'è la possibilità di legge di farlo e vogliono andare uno in affidamento diretto e l'altro al bando di gara, molto probabilmente non riusciranno, prima delle elezioni, a fare uscire il bando di gara che il Presidente ha detto sarebbe dovuto uscire il 31. Ecco perché la fretta di fare l'accordo ancora prima che l'INPS dica ai lavoratori quando possono andare in pensione.

La Regione voleva dire: "Abbiamo fatto la legge in ritardo di 4 anni, abbiamo fatto anche il fondino ed abbiamo fatto il bando di gara. Votateci!". Questa era il problema politico della Regione, non gliene frega niente di cosa succede dopo. Il Presidente, nelle sue dichiarazioni, ha detto che deve rompere il meccanismo che c'è che chi gestisce il servizio è anche quello che dà il servizio. Penso che siccome c'è stato un referendum ed è un servizio pubblico e non è al fine di lucro, se si fanno dei guadagni possono essere reinvestiti per il trasporto pubblico e per i cittadini, si possa fare benissimo anche se sei un soggetto pubblico. Non è che se arriva Bus Italia che è pubblico lo fa e se arriva Arriva che è pubblico dei tedeschi lo fa e non siamo in grado di fare noi. Bisogna fare le stesse cose che sono le cose del piano industriale.

Gioia, la gara è prevista – anche se è andato via – che si può fare ferro gomma, ma non c'è la volontà politica di farla e ormai non ci sono neanche più i tempi.

Vi chiediamo di dire al Sindaco, poi di portare in Consiglio comunale, cosa si vuol fare, altrimenti avremo i problemi a settembre e ad ottobre, li avranno i cittadini e i costi aumenteranno: si vuole portare le aziende alla gara o in liquidazione?

In un piano industriale si può prevedere officine centralizzate, riduzione dei costi, cambiamento della rete. Il sabato i bus girano vuoti perché la Provincia non ha i soldi per i riscaldamenti e gli studenti non ci sono più. È possibile recuperare qualche autista e metterlo al posto di chi va in pensione oppure si chiama chi è a riposo e si pagano 2 giornate doppie? Ecco perché aumentano i costi di AMT, se sono in riposo, mi chiami e mi paghi la mia giornata più il 100 per cento. Per gli accordi del passato abbiamo gente che fa solo le notti e non entra nelle rotazioni. Sono i criteri che bloccano la gestione e il corretto funzionamento.

Tutte queste cose fanno parte di un piano industriale che chi viene presenterà per la sostenibilità.

Vi chiediamo di sapere se c'è l'accordo di programma per fare il bando e sapere se si fa, nei tempi previsti tecnici, l'ATI. Se queste due cose si fanno siamo disponibili a sederci ad un tavolo a discutere di tutti i problemi che avete detto, però – ripeto – sono passati 6 mesi e abbiamo un *management* che sta lì a farsi i fatti loro, a cercarsi il posto al sole perché stanno scadendo e non presenta piani, poi, in 10 giorni vuole fare un accordo che stravolge il mondo quando non abbiamo ancora i dati INPS e non sappiamo i numeri. Quando si esauriscono i 5 milioni 400 quando si esauriscono, se ti fermi a 140 i treni non ci vanno più.

Abbiamo detto che si può andare avanti come fanno e come abbiamo fatto in GTT con risorse, tutti quelli che rimpiazza con nuovi dai nuove assunzioni al 50 per cento e riduci i costi di milioni di euro l'anno. È previsto dalla legge Fornero.

Sembra che si vuole lasciare tutto così per giustificare che questo servizio non va più dato, lavarsene le mani, dopodiché le colpe sono di chi arriverà. Non verrai più qui a rompere le palle – scusate il termine – perché dovrai andare, come avviene in Ferrovia, in Germania o a Firenze.

Penso che ci sono tutte le condizioni affinché queste aziende restino pubbliche, abbiano una gestione privatista e facciano utili, però deve esserci una volontà politica ed una gestione, si devono mettere le condizioni per avere gli investimenti necessari. I 2 punti sono: risorse e prospettive".

Assume la Presidenza la consigliera Nicoletta

NICOLELLA – PRESIDENTE

“Se non ci sono ulteriori repliche concedo la parola ai Consiglieri. La parola al consigliere Putti”.

PUTTI (MOV. 5 STELLE)

“Prima ho dimenticato una domanda che esula da questo tema, ma so che queste rappresentanze sindacali sono sensibili anche rispetto a quei lavoratori di servizi e sistemi. Volevo sapere, rispetto a loro, quali sono le prospettive. Diverse volte li abbiamo incontrati, sono lavoratori che lavorano con basse retribuzioni, so che avevano dei problemi rispetto ad un piccolo completamento di retribuzione, dallo Stato doveva arrivare una delibera che desse una piccola cifra per una vacanza contrattuale o qualcosa, è un sacco di tempo che la stanno aspettando e parrebbe che si sia sbloccata.

In dimensione futura, in tutto questo piano, secondo voi, qual è la loro fine?”.

NICOLELLA – PRESIDENTE

“La consigliera Russo si scusa, si è dovuta allontanare per motivi di lavoro. La parola al consigliere Bruno”.

BRUNO (F.D.S.)

“Siamo in un manicomio creato dal fatto di voler privatizzare i servizi pubblici e di dover far gare. Ci troviamo a cercare di mettere delle toppe almeno affinché non riusciamo a cambiare le leggi dello Stato, se non quelle europee.

Penso che la questione dell’ATI bisognerebbe farla anche se non ci fosse la gara, in termini di bacino provinciale potrebbe essere utile.

Presidente, trovo questa discussione difficile da sviluppare. Oggi pomeriggio incontriamo il Sindaco e l’Assessore ai Trasporti se dicono delle cose, sui fatti e non sulle opinioni, diverse da quelle dette dai nostri interlocutori, facciamo un'altra Commissione in cui diciamo a Costanzo di aver detto delle cose inesatte oppure abbiamo capito male noi?

Non è che voglio che oggi pomeriggio vengano le organizzazioni sindacali ed abbiano tutto il tempo che hanno avuto adesso, è evidente che non finiremo più, però, porrei questo problema. Magari potrebbero venire come auditori e, se ci fossero delle domande puntuali, poter dire a Costanzo di aver detto delle cose che Vesco smentisce. Dico questo, ma non voglio creare problemi alla presidenza”.

NICOLELLA – PRESIDENTE

“Ringrazio il Consigliere per il suggerimento che raccogliamo e trasmetteremo ai Presidenti delle due Commissioni che hanno convocato per oggi una Commissione così articolata per tempi data l’estensività degli argomenti proposti. Ci faremo portavoce delle sollecitazioni portate dai sindacati ed eventualmente riaggiorneremo la Commissione per un ulteriore confronto.

La parola al consigliere Pastorino”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Sull’affidamento diretto del servizio sul ferro, dobbiamo fare le gare europee e qui continuiamo a fare affidamenti diretti? È possibile a livello normativo?”.

COSTANZO – FILT CGIL

“Siccome c’è un disegno di legge, ma non è stato approvato, è possibile ancora fare l’affidamento diretto. Lo dicevo prima, l’affidamento diretto, oltre alla possibilità di perdere il 10 per cento del finanziamento, non ti dà la possibilità di scaricare l’Iva.

Siccome 80 milioni vanno al ferro si perderanno 8 milioni di Iva. Loro dicono che se l’agenzia regionale farà un bando di gara solo per la gomma, quindi, recupererà i 20 milioni, una parte di questi li daranno in compensazione alla gomma e noi diciamo di no. Su questo è possibile fare un affidamento diretto.

Rispetto alla gara attuale sul ferro, la clausola prevedeva 6 mesi e se la son presa perché non hanno trovato l’accordo nonostante che il 23 dicembre sono venuti, entro giugno devono fare un nuovo accordo, ma entro giugno non hanno i tempi per fare la gara e faranno l’affidamento diretto e probabilmente troveranno la compensazione sui costi e sul servizio. Stanno già tagliando il servizio proprio perché se mi dai meno soldi cercano di trovare dei soldi da dargli per compensare.

Siamo disponibili a partecipare oggi, siamo disponibili a venire anche successivamente. Ci teniamo al confronto.

Penso che le dichiarazioni che ha letto il Presidente delle altre organizzazioni siano strumentali, se uno vuole viene e partecipa.

Rispondo a Putti su servizi e sistemi. È stato dato in affitto ad una nuova azienda, a maggio scade il contratto di servizio. L’azienda AMT ha detto che la stazione unica appaltante del Comune, la SUAC a predisposto un bando dove è prevista la possibilità che una quota di manovra possa rientrare in AMT qualora l’azienda ne avesse bisogno, come era previsto prima il taglio del 20 per cento del servizio che è stato fatto.

Abbiamo chiesto ed ottenuto, nella legge regionale, una clausola che salvaguardasse tutti i lavoratori. L’assessore Vesco, nella riunione del 4 marzo fatta a Savona alla mia presenza, ha detto che non solo le ditte di trasporto, ma tutte le ditte, devono utilizzare questa clausola non come assunzione diretta di chi vincerà la gara, ma come mantenimento del contratto in essere anche nel caso di un cambio di subappalto. In quest’accordo hanno scritto che una quota di questi lavoratori possa essere assunta anche nel *turnover* dovuto all’uscita di personale autista cosa che l’azienda ci ha detto che non lo può fare perché è antieconomica, questi lavoratori scostano 21 euro rispetto ai 30, sarebbero 9 euro in più all’ora. Abbiamo trovato il modo di dire di aumentare l’orario di lavoro che poi è sparito perché era finto, non è che si aggiungeva l’orario, era all’interno dell’orario esistente, quindi, erano costi aggiuntivi per l’azienda che ha detto no.

Chiunque vinca il bando di gara, può vincere servizi e sistemi, chi l’ha affittata o può vincere un altro, è chiaro che se vince un altro si deve prendere i lavoratori e deve rientrare nel bando con quelle clausole.

Avevamo fissato un incontro con la Dagnino, per disgrazia le è morta la mamma ed è stato spostato l’incontro con il Comune, abbiamo elaborato un piano con numeri alla mano dove è economica l’assunzione di portare queste attività dentro e questi lavoratori. Si prende con la quarta area del contratto e c’erano centinaia di migliaia di euro che si risparmiavano forse – lo dico e qualcuno mi denunci – ci sono interessi quando gli appalti vengono fatti sempre dalle stesse persone. Ci dicono che in AMT non funzionano le timbrature e questi lavoratori invece di essere in 10 sono in 6. Qualcuno fa il contratto, poi, chi deve controllare non controlla se sono dieci o sei, se puliscono tutte le aree o meno.

Se li portiamo dentro, il piano prevede una riduzione di costi, un controllo del servizio e la tutela di questi lavoratori. Se si portano dietro 10 mila ore ci vogliono 30 lavoratori che devono essere assunti perché costano meno, è previsto nel contratto nazionale e si mettono sotto controllo perché se sono 10 devono venire in 10 a lavorare. Dico le cose che mi riportano, su queste cose probabilmente ci dovrebbe essere un controllo della proprietà e di chi dirige queste aziende.

Questo è quello che avviene su servizi e sistemi, costano meno e si internalizzano queste attività e i lavoratori. Chi ha 20 giornate in più di riposo, le ha perché sono state esternalizzate queste

Comune di Genova | Direzione Segreteria Organi Istituzionali |
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Tursi-Albini, 1° piano | 16124 Genova |
Tel.0105572211/2444/2271- Fax 0105572268 |
segreteriaorganiistituzionali@comune.genova.it |
Ufficio Commissioni Consiliari | Tel 0105572668-0105572815 - Fax 0105572379
commissioniconsiliari@comune.genova.it |

attività e questi lavoratori non solo sono funzionali e costano meno al servizio che svolgono, ma possono entrare dentro la turnistica e sopperire alle carenze, se manca una corsa di quelle 2 corse che volevano appaltare, forse possiamo mettere loro a servire, se abbiamo dei buchi di servizio possono andare loro, in quanto dipendenti e abilitati con CQC , a fare questi servizi. Questa è integrazione, sinergia e riduzione dei costi.

È AMT che dà il servizio, nessuno vieta di riportare dentro i lavoratori al di là del bando di gara, fino a quando ci sarà è un'azienda che può fare tutto quello che è previsto dalla legge italiana.

Bisogna sapere, ad ottobre o novembre, quali sono le prospettive dell'azienda. L'unica operazione che vogliono fare è scaricare sui lavoratori le loro incapacità gestionali per non andare in fallimento, il Codice Civile dice questo e l'amministratore delegato dice di togliere i soldi ai lavoratori.

Il problema era: farci fallire e il tribunale ci ha tolto gli accordi e li abbiamo dovuti recuperare oppure disfarsi del servizio in liquidazione con tutte le ricadute che dicevo prima. Penso che se hanno firmato un documento dove tutti gli 8 Sindaci dicono di fare l'ATI, dovrebbero essere conseguenti e, nei prossimi mesi, fare le delibere e l'atto notarile della costituzione e sedersi ad un tavolo con noi per presentarci un piano e daremo i nostri contributi a quel piano, non solo di merito, ma anche economici ed organizzativi”.

NICOLELLA – PRESIDENTE

“Ringrazio gli auditi e i Consiglieri. Ci diamo appuntamento alle ore 15:00 per l'appuntamento con la Giunta”.

E S I T O:

PIANO TPL - ATI – GARA <u>Audizione OO.SS.</u>	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
--	--------------------------------

Alle ore 12.31 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

La Segretaria
(Marina Bertelli)

Il Presidente
(Gianpaolo Malatesta)

Il Presidente
(Salvatore Caratozzolo)

Il Presidente
(Clizia Nicolella)

(documento firmato digitalmente)