



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica del 17 settembre 2015

VERBALE

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

Assume la presidenza il Consigliere Pastorino Gian Piero.

Svolge le funzioni di Segretario la signora Lunati Liliana.

Ha redatto il verbale la Ditta Digitech.

Alle ore 09:33 sono presenti i Commissari:

5	Anzalone Stefano
6	Balleari Stefano
14	Boccaccio Andrea
16	Campora Matteo
17	Caratozzolo Salvatore
15	Chessa Leonardo
9	De Pietro Stefano
10	Farello Simone
2	Gioia Alfonso
7	Gozzi Paolo
18	Grillo Guido
8	Malatesta Gianpaolo
19	Musso Vittoria Emilia
3	Nicolella Clizia
13	Pastorino Gian Piero
4	Putti Paolo
12	Repetto Paolo Pietro
1	Vassallo Giovanni
11	Veardo Paolo

Intervenuti dopo l'appello:

1	De Benedictis Francesco
2	Lauro Lilli
3	Musso Enrico
4	Villa Claudio

Assessori:

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



COMUNE DI GENOVA

Sono presenti:

Dott. L. Ravera (Presidente A.M.T.); Dott. T.Serra (S.O.I.); Dott.ssa Pedrazzi (S.O.I.); Sig. La Rocca (S.O.I.)

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta.

PASTORINO – PRESIDENTE

“Il primo punto all'ordine del giorno è l'elezione del Presidente della VI Commissione consiliare. Informo che ai sensi dell'articolo 33 comma 3 del Regolamento del Consiglio comunale, è necessario procedere all'elezione del Presidente della Commissione.

Prima di tutto, chiedo se ci sono delle candidature.

Consigliera Nicoella, prego.”

NICOLELLA (Lista Doria)

“Grazie Presidente. Io propongo per la Presidenza di questa Commissione il consigliere del nostro gruppo Lucio Padovani.”

PASTORINO – PRESIDENTE

“Grazie Consigliera.

Ci sono ulteriori candidature? Consigliere Putti, ne ha facoltà.”

PUTTI (M5s)

“Ci sembrava importante poter rappresentare, vista la composizione del Consiglio, in generale anche una fetta di cosiddetta minoranza, il Gruppo misto ed altri, candidiamo il consigliere Boccaccio.”

PASTORINO – PRESIDENTE

“Grazie consigliere Putti.

Consigliere Campora, prego.”

CAMPORA (Pdl)

“Presidente, io chiedo cinque minuti di sospensione.”

PASTORINO – PRESIDENTE

“Se nessuno dell'aula ha da obiettare, io accetto la sua proposta e sospendo la Commissione per cinque minuti. Grazie.”

La seduta di Commissione viene sospesa dalle ore 09.36 alle ore 09.41.



COMUNE DI GENOVA

PASTORINO – PRESIDENTE

“Riprendiamo la seduta. Raccolgo la proposta di alcuni Consiglieri di votare con votazione segreta, e questo lo dice anche il Regolamento, in quanto si tratta di votare persone, ed essendoci due candidature al momento, applicando il Regolamento e applicando anche l’articolo 34 comma 4 del Regolamento del Consiglio comunale «ai rappresentanti di ogni gruppo sono attribuiti complessivamente tanti voti quanti sono i Consiglieri del gruppo stesso.

Ogni Consigliere vota con le schede che ha, e come vuole.

Se non siete d’accordo, me lo dite, vi prenotate e formulate l’eccezione. Grazie.

Prenotatevi, intervenite, dite le vostre ragioni. Consigliera Nicolella, prego.”

NICOLELLA (Lista Doria)

“Presidente, per esempio io sono l’unica rappresentante del mio gruppo oggi, ho sei voti, devo scrivere il numero dei miei colleghi sulla scheda?

Ho sei schede, va bene.”

CAMPORA (Pdl)

Adesso io lo storico di come ci siamo comportati nelle Commissioni precedenti, non lo ricordo, mi pare che sia la prima volta che votiamo in questo modo. Mi pare. Però su questo punto ovviamente la decisione è del Presidente, e ci mancherebbe.

L’unico problema è quello che poneva la consigliera Nicolella, tecnicamente come si può fare. Diamo al capogruppo un numero di schede pari ai Consiglieri assenti in Consiglio? È una domanda che faccio, perché tecnicamente è la prima volta che operiamo in questa modalità. Al di là poi delle posizioni politiche. Non è una posizione politica, è tecnica.

Vorrei capire tecnicamente come procediamo, visto che è un nuovo modo di procedere che può essere accolto, ma va disciplinato nella maniera più corretta, quindi anche su questo credo che anche il supporto degli uffici sia opportuno.”

GIOIA (Udc)

La metodologia del voto non cambia, cambia soltanto il fatto che tutti i Consiglieri si devono esprimere su delle persone, quindi il Regolamento prevede che – come in tutte le istituzioni – sia voto non palese.

Come si risolve il problema che ha sollevato la consigliera Nicolella? Ad ogni capogruppo vengono date, per quanti voti naturalmente rappresenta, tante schede. Non è un delirio, perché così è sempre stato fatto.

Il consigliere Farello per esempio esprime nove voti, in aula ce ne sono quattro, lui ha cinque schede, i presenti hanno una scheda per uno. Per quanto riguarda la segretezza non bisogna mica firmare sulla scheda, non ci sta mica scritto il numero di Farello.”

PASTORINO – PRESIDENTE

“Concluda.”



COMUNE DI GENOVA

GIOIA (Udc)

“Questo è per ovviare al problema. Le schede non sono nominative. Sono schede singole, quindi c’è la segretezza del voto. Non c’è scritto che è palese.

Soltanto che chi rappresenta un certo numero, avrà più schede di altri.”

FARELLO (Pd)

“Anzitutto avanzo sin da ora una proposta. Se il primo punto all’ordine del giorno non viene esaurito entro la prossima mezz’ora, io chiedo di non esaurire il secondo punto all’ordine del giorno, che credo debba essere trattato in maniera seria e che in una Commissione convocata, su richiesta peraltro di tutti i gruppi, per affrontare questioni direi molto importanti, se noi perdiamo tutta la mattinata in queste schermaglie tra di noi, non facciamo un buon servizio e non facciamo una discussione seria dopo. Punto primo.

Le Commissioni non le convoco io. Tra le poche cose che non mi possono essere attribuite, la convocazione delle Commissioni.

Secondo punto. Io credo che siamo in un Paese talmente strano, in cui si chiede il voto segreto o palese in base ai risultati politici che si vogliono ottenere. Vorrei ricordare che recentemente in Parlamento si è votato in modo palese sulla richiesta di decadenza di un parlamentare della Repubblica su basi penali, per vedere chi votava che cosa. Questo è il livello di civiltà cui siamo giunti. Visto che questo è il livello di civiltà cui siamo giunti, bisogna che non si pieghino i livelli di civiltà alle opportunità. Se qualcuno vuole oggi fare battaglia politica, la fa a viso aperto, non c’è mica nessun problema. Non c’è bisogno del voto segreto. Nessuno si offende, nessuno conta. Per me, si può votare come si vuole.

Quindi se poi si vuole votare segreto, si vota segreto. Se si vuole votare, si vota segreto, non c’è alcun tipo di problema.”

PASTORINO – PRESIDENTE

“Rimetto all’aula il procedere. Per quanto mi riguarda, io sono per applicare il Regolamento e se qualcheduno ha ancora dei dubbi, chiamiamo il Segretario generale che ci interpreti alla fine il Regolamento che è molto chiaro. Non esiste sulle persone un voto palese nel Regolamento. Poi, se la consuetudine o qualcos’altro ha fatto sì che succedesse questa cosa, ciò non giustifica.

Quindi rimetto all’aula il procedere. Ditemi cosa volete fare e io lo faccio.”

NICOLELLA (Lista Doria)

“Presidente, scusi, a parte che il voto sulle persone è segreto, però è formalmente differente se una persona esprime il voto per un gruppo dall’ esprimere un voto per sei persone. Formalmente costituisce proprio un principio completamente diverso. Per sei persone, per esempio.

Se c’è la consuetudine di fare la votazione palese, bisogna che la segreteria, se si cambia metodo, esprima il proprio parere. Grazie.”

MALATESTA (Gruppo misto)

“Secondo me, buon esempio sarebbe stato quello che se c’è una richiesta di voto segreto o una modalità differente di elezione, o la si metteva nel Regolamento o la si rendeva esplicita, non che



COMUNE DI GENOVA

ogni volta che eleggiamo il Presidente di una Commissione, ci inventiamo un sistema diverso. Questa è la mia opinione.

In questo caso troviamo il meccanismo per riuscire a tenere insieme l'indicazione della persona e il peso del gruppo. Se si è sempre votato per gruppi consiliari, ognuno si può distinguere anche votando, ma in maniera palese. Non stiamo votando l'Isee o la *privacy* di un cittadino di Genova. Stiamo votando l'incarico politico. Secondo me, ognuno che vota, ci mette la faccia. Io sono qua puntuale per votare tranquillamente."

FARELLO (Pd)

"Volevo aggiungere una cosa, perché lei ha detto una cosa insidiosa, non è una critica però Presidente che oggi presiede la Commissione, se è obbligatorio quando si vota sulle persone, votare segretamente, se oggi si vota segretamente sulla base di questo principio, io oggi formalmente scriverò alla Presidenza del Consiglio comunale chiedendo le dimissioni di tutti i Presidenti di Commissione che sono stati eletti con un sistema di voto illegittimo.

Poi, mi dovete spiegare come fa un Consiglio Comunale dove è a Statuto che la Commissione spetta alla minoranza, a votare in segreto, perché se si vota in segreto, si vota segreto, quindi si può votare anche un Consigliere di maggioranza, dove lo Statuto dice minoranza."

CHESSA (Sel)

"Io credo che non sia una questione politica da dirimere in questo momento, ma sia una questione di regolamento e di interpretazione del regolamento, per cui io chiedo che sia chiamato il Segretario Generale per dare una spiegazione corretta."

PASTORINO – PRESIDENTE

"Chiamiamo il Segretario Generale. Siete d'accordo?
Intervenga chi non è d'accordo. Prego, Campora."

CAMPORA (Pdl)

Non è che io non sia d'accordo, mi pare che il Segretario generale abbia già espresso sul punto, a domanda del consigliere Putti, un parere e mi pare che il parere fosse che il Regolamento comunque non disciplina le modalità di voto della Commissione e quindi in qualche maniera non c'è una disciplina *ad hoc*, ma si può leggere il parere proprio che è stato espresso nelle Commissioni qualche settimana fa.

Dopo di che, riprendendo anche quello che ha detto il consigliere Farello, credo che dovremmo velocemente superare questa *impasse*, nel senso che io voterò in una certa maniera, sia che voti in maniera segreta, sia che dovessimo votare in maniera palese. Cerchiamo di andare avanti."

PASTORINO – PRESIDENTE

"Ci sono altri interventi dall'aula?
Quindi se volete chiudere, si vota in modo palese. Chi è contrario? Nessuno.
Quindi consultatevi."



COMUNE DI GENOVA

FARELLO (Pd)

“Presidente, le chiedo io dieci minuti di sospensione.”

PASTORINO – PRESIDENTE

Siete d'accordo per la sospensione tutti?
Cinque minuti di sospensione.”

La seduta della Commissione viene sospesa dalle ore 09.54 alle ore 09.59.

PASTORINO – PRESIDENTE

“Pongo in votazione l'elezione del Presidente della Commissione VI sviluppo economico. Invito i rappresentanti dei gruppi consiliari ad esprimere il proprio voto. Ricordo ancora una volta che i candidati sono Padovani e Boccaccio.”

E S I T O:

1) Elezione del Presidente della VI Commissione	CONCLUSIONE TRATTAZIONE. Vengono presentate due candidature: Consigliere Padovani (LISTA DORIA) e Consigliere Boccaccio (M5S). Esito votazione: A favore del Consigliere Padovani (LISTA DORIA): P.D. (9)- Consigliere Malatesta del GRUPPO MISTO (1) – LISTA DORIA (6) – S.E.L. (2) = Totale voti 18. ASTENUTI: P.D.L. (4) A favore del Consigliere Boccaccio (M5S): GRUPPO MISTO (6) - M5S (5) – LISTA MUSSO (3) – U.D.C. (2) = Totale voti 16. ASSENTI: F.d.S.- Lega Nord.
---	--

“Diamo lettura della votazione. È stato eletto Presidente il consigliere Padovani con 18 voti, ha ottenuto 16 voti il consigliere Boccaccio e 4 voti sono di astensione.

Quindi invito il consigliere Padovani, se è presente, a sedersi al mio posto.
È assente, quindi continuo io..

PASTORINO – PRESIDENTE

Procediamo con il 2° punto all'ordine del giorno: Situazione AMT: audizione management. Mi scuso con l'assessore Dagnino e il presidente Ravera, in quanto li abbiamo trattenuti mezz'ora in più, ma purtroppo è andata a finire così.

Consigliere Caratozzolo, prego.”



COMUNE DI GENOVA

CARATOZZOLO (Gruppo misto)

“Grazie Presidente. Auguro buon lavoro al nuovo Presidente. Mi avrebbe fatto piacere che fosse stato presente, perché già cominciare con una proposta di candidatura, un’elezione e alla prima occasione non c’è, non mi pare un buon inizio, Presidente. E mi pare anche inopportuno che sia stato candidato. Tutto lì. Solo perché è assente.

Per quanto mi riguarda, non so neanche se è disponibile ad accettare prima la candidatura e poi l’elezione.

Va bene tutto, Presidente, ma visto che siete così fiscali tra tutti entro la mezz’ora, abbiamo chiamato, proponiamo qualcuno che non è presente, di cui sappiamo poco e niente per quanto riguarda la candidatura e l’accettazione.”

DE PIETRO (M5s)

“La mia è una mozione d’ordine che avevo già fatto ieri.”

PASTORINO – PRESIDENTE

“Mi permetta, prima della sua mozione d’ordine, di spiegare l’origine delle Commissioni che abbiamo messo in calendario per Amt, per Amiu e per Aster. Questa iniziativa è stata condivisa dalla conferenza dei capigruppo ed è stata condivisa anche nella conferenza dei Presidenti di Commissione che abbiamo tenuto lo stesso giorno, cioè martedì scorso.

Abbiamo fatto una vacanza di più di un mese, nel frattempo sono successe in tutte e tre le aziende dei fatti e sono anche state montate delle campagne stampa su dei malfunzionamenti e quindi proprio per quello non abbiamo prodotto documenti. Abbiamo soltanto chiesto ai competenti Assessori e ai competenti presidenti delle aziende di informarci un po’ sullo stato dei lavori. Nel senso che per Amt per esempio c’è tutta la partita del prepensionamento degli autisti per poi rimettere in campo un concorso per le nuove assunzioni di autisti e di meccanici. C’è la partita con la Regione per quanto riguarda i nuovi pullman. Quindi sono questi i temi.

Per quanto riguarda invece Aster, c’è tutta la partita della campagna stampa sui pochi dipendenti al lavoro durante i mesi estivi, sulle transenne che non si trovano mai al loro posto, eccetera.

Su Amiu le notizie di stampa in questi ultimi due mesi sono state molteplici sui costi, sugli impianti non realizzati, eccetera. Quindi questo è lo spirito e questa è stata la richiesta.

Io ben volentieri cedo la parola all’Assessore o al presidente Ravera come preferite, proprio per aggiornarci un po’ su tutte queste partite per quanto riguarda Amt.

L’avevamo convocata per lunedì scorso, poi c’è stata l’allerta meteo e adesso stiamo lavorando con i nostri uffici per vedere di trovare un giorno che vada bene sia al *management* e sia all’assessore Crivello.

Prego, presidente Ravera.”

RAVERA – PRESIDENTE AMT

“Grazie Presidente. Come lei ha introdotto, negli ultimi tempi siamo stati oggetto dell’attenzione dei *media* per diverse questioni, inizierei però dicendo qual è lo stato dell’arte generale.



COMUNE DI GENOVA

Lo stato dell'arte è che l'Agenzia per il trasporto pubblico della regione Liguria il 29 maggio ha emesso un avviso per una prequalifica rispetto alla gara sul lotto unico regionale. Questo preavviso ai primi di luglio è stato impugnato da tutte le aziende liguri, perché si è ritenuto, ciascuno con le proprie motivazioni, che fosse lesivo degli interessi a partecipare alla gara di ciascuna di queste aziende. Nel frattempo, come sapete, si è espressa anche sul tema l'Autorità garante della concorrenza che è attesa la prossima settimana da un'ulteriore presa di posizione. Il 1 ottobre è fissata l'udienza al Tar rispetto al nostro ricorso. Quindi il 1 ottobre dovremmo sapere se questo iter di gara regionale prosegue con il lotto unico, o se invece il Tar accoglierà il nostro ricorso e quindi chiederà alla Regione di reimpostare tutto l'iter. Nel frattempo l'Agenzia, quindi nell'attesa dell'udienza al Tar, ha sospeso i termini della suddetta gara. Quindi formalmente siamo in gara, è iniziato l'iter di gara, non sappiamo se questo proseguirà o meno. Quindi siamo in attesa di questa espressione per poter o procedere come saremo in grado, come potremo, ad organizzarci rispetto alla partecipazione alla gara. O, diversamente rispetto alle scelte che vorrà compiere la Regione rispetto alla durata dell'affidamento, che ricordo scade il 31 dicembre 2015, quindi tra tre mesi, quindi rispetto alle eventuali scelte della Regione torneremo a discutere su come gestire il nuovo periodo transitorio. Nel frattempo però, come è ovvio, il servizio deve andare avanti scontando diversi ritardi. Il maggiore dei quali periodicamente proprio in quest'aula su questo punto abbiamo richiamato l'attenzione, cioè sullo stato del nostro parco mezzi. Lo facemmo già all'inizio del 2012, l'abbiamo fatto periodicamente. Purtroppo da allora gli autobus nuovi non si sono visti.

Quindi molto semplicemente il nostro parco mezzi che è di 690, con un'età media di più di tredici anni, sconta i problemi che qualsiasi parco mezzi di questa età sconterebbe a qualsiasi latitudine. Noi siamo in attesa che la prima gara condotta da Filse e Ire arrivi a compimento. Quindi rispetto all'impegno fine 2013 di cinquanta autobus all'anno per quattro anni per Amt, stiamo aspettando ancora il primo. Nell'attesa dell'esito della prima gara, come aziende abbiamo già formalizzato al nuovo Assessore regionale la richiesta che i futuri acquisti avvengano con le modalità ordinarie che si sono sempre viste rispetto ad ogni latitudine. Cioè chi deve mettere i soldi, metta i soldi, se li ha ovviamente, le aziende faranno i propri acquisti. Se lo riterranno utile, mettendosi insieme. Se non lo riterranno utile, procedendo ciascuna per proprio conto. Della serie, ciascuno faccia il proprio. Su questo punto la risposta dell'Assessore non ci è ancora arrivata, credo che nell'arco di poco tempo debba pervenire, altrimenti assumeremo decisioni diverse autonomamente. Le difficoltà che ci sono sul servizio che abbiamo largamente preannunciate, sono in larga parte riconducibili allo stato del nostro parco mezzi. Nonostante l'abnegazione di chi in azienda si dedica alla manutenzione e nonostante la difficoltà che chi li guida ha in via maggiore rispetto ad uno stato che non consente una guida semplice, e ad una ovvia in alcuni casi esasperazione da parte degli utenti rispetto a questo stato di cose.

Non c'è nessuna consolazione nel dire che sono cose ampiamente previste, tutt'altro. È ovvio che le aziende di Tpl – e in questo allargo lo sguardo a tutto il Paese, perché le situazioni non sono troppo diverse da quelle che viviamo a Genova – da sole non riescono ad avere la capacità finanziaria per affrontare degli acquisti importanti. Qualche mezzo lo si acquista in autofinanziamento, ma rispetto ad un parco come il nostro le necessità sarebbero ben maggiori.

E quali sarebbero queste necessità? Se noi partiamo dal nostro parco mezzi, che ha un'età, al mese scorso, di tredici anni e due mesi, e lo raffrontiamo con l'età media europea che porta sette anni, noi avremmo bisogno di comprare – dico dei numeri che mi rendo conto siano abbastanza rilevanti, ma potete fare il conto anche voi – dovremmo comprare trecento autobus in un triennio per una spesa che si aggira sui 70 milioni di euro. E per mantenere questa età media di sette anni, una volta raggiunta, dovremmo spendere circa 8 milioni negli anni presenti. Questo per la media



COMUNE DI GENOVA

europea. Poi, è ovvio che ci sono anche delle vie di mezzo, ma per darvi il parametro di riferimento e quindi di distanza dagli altri Paesi europei.

A seguito di questo stato dei nostri mezzi e per preservarlo nell'attesa che arrivino i nuovi, la previsione oscilla tra l'estate e l'autunno del 2016, quindi i nostri mezzi vecchi devono sobbarcarsi ancora un'intera stagione, abbiamo dovuto rivedere i piani per affrontare quella che viene definita l'emergenza neve, e che nei casi di maggiore nevicata arrivava fino ad incatenare circa trecento mezzi. I nostri attuali mezzi se incatenati in queste dimensioni, dopo qualche giorno di questo ulteriore aggravio, non siamo in grado di prevedere quanti ne sopravvivrebbero. Quindi abbiamo scelto, *obtorto collo* e obbligati, di rivedere questa procedura procedendo ad incatenare solo i mezzi dedicati alle linee cosiddette collinari, quelle più impervie, e di dotare gli altri mezzi di pneumatici termici. È una scelta obbligata. Questo per quanto riguarda la manutenzione.

Aggiungo un dato che riguarda il personale rispetto anche ad osservazioni che si sono sentite, come diceva il Presidente, anche espresse attraverso la stampa. Quindi rispetto a questo stato di cose, c'è un'unica soluzione, quella di accelerare l'acquisto di mezzi nuovi. La soluzione di aumentare l'organico della manutenzione, non è una soluzione evidentemente, anche perché l'organico della manutenzione ad oggi conta circa centottanta persone, quindi è ritenuto ampiamente idoneo rispetto ad un parco che dovrebbe avviarsi alla normalità.

Per inciso, nell'iter di applicazione del fondino, e quindi degli esodi e negli accordi conseguenti che abbiamo fatto con le organizzazioni sindacali, è previsto che il personale di manutenzione, gli operai che esoda, venga sostituito nel limite massimo del 70 %. Quindi è un'indicazione, dal punto di vista della prospettiva, di riduzione dell'organico. Procedo per punti, visto che lei mi ha dato la parola, per parlare di più aspetti. Rispetto alle assunzioni, che è l'altro tema di interesse, il 30 luglio noi abbiamo pubblicato un avviso per la ricerca di personale autista che sarebbe scaduto domani (18 settembre), ma che abbiamo scelto di prorogare di un ulteriore mese per dare la possibilità di una più ampia partecipazione, visto che è una selezione importante dopo tanti anni, quindi vogliamo aprire al massimo. Una selezione per poter assumere fino a novantaquattro autisti, che è il limite che è stato approvato dalla Giunta comunale, a cui abbiamo sottoposto il nostro piano di fabbisogno 2015.

Per quanto riguarda il futuro, quindi 2016, vale quello che dicevo prima rispetto alla gara. Noi abbiamo un termine, che è quello del 15 ottobre, entro il quale dobbiamo presentare all'ente la relazione previsionale per l'anno seguente e il pluriennale. In quell'occasione riaffronteremo, rispetto allo scenario che si sarà prospettato a seguito dell'espressione del Tar, il tema anche del fabbisogno di personale nell'arco pluriennale. Quindi metà ottobre circa avremo una visione più completa rispetto al tema gara sì o gara no.

Per quanto riguarda gli esodi, abbiamo avuto dall'accordo iniziale, dalla delibera iniziale regionale di marzo, che dava compito all'Agenzia di mettere a disposizione l'incentivo alle aziende, ad oggi le aziende non hanno ancora ricevuto la somma.

Per cui, anche su questo punto diciamo che il tempo è passato abbastanza invano. A tal punto che abbiamo deciso di comunque iniziare con gli esodi degli indiretti, cioè di quelle circa quaranta persone, secondo le stime fatte, che usciranno dall'azienda senza essere sostituite, con un anticipo da parte dell'azienda delle spettanze di queste persone, in maniera tale da non perdere dei mesi preziosi rispetto ai risultati di conto economico. Anche altre aziende hanno deciso di procedere in questa maniera, nell'attesa che l'Agenzia, come da legge e delibera regionale, ci metta a disposizione questi quattrini.

Altro tema di interesse è stato quello della cosiddetta sicurezza in senso molto ampio. Da ultimo, su questo tema abbiamo – come credo abbia dato anche conto l'Assessore – raggiunto l'8 settembre un accordo con le organizzazioni sindacali, accordo poi sottoposto al Prefetto, il quale ha



COMUNE DI GENOVA

avuto modo di constatare i contenuti e di darci anche la sua benedizione, che prevede alcune misure che sono, oltre alla collaborazione che continua con la Questura sulle linee più "calde", oltre a ribadire che in tutti i capitolati di acquisto dei nuovi mezzi, ogni mezzo sarà dotato di telecamera a bordo per deterrenza, con videoregistrazione delle immagini quindi, verranno approntate soluzioni sui mezzi che rendano maggiormente protetto il posto di guida. Poi ci sono altre due novità, che sono l'impiego sperimentale delle guardie giurate a bordo e nei punti ritenuti sensibili, e la costituzione da parte dell'azienda come parte civile per il risarcimento dei danni causati da aggressori. Tipicamente per interruzione del servizio pubblico.

Ora, questo doveroso intervento che abbiamo concretizzato attraverso l'accordo con le organizzazioni sindacali, va ad intervenire in quale situazione, e quali sono le reali dimensioni del problema? È così come sembra, come leggiamo, come sentiamo, o i dati dicono cose diverse? I dati dicono una cosa diversa. Dicono che per quanto riguarda le aggressioni al nostro personale, il massimo lo si è raggiunto nel 2007-2011 con trentotto eventi. L'anno scorso sono stati trentatré. Ricordo che noi abbiamo circa mille turni al giorno. Quest'anno fino al 31 agosto sono stati tredici. I danneggiamenti sono stati parimenti in un numero esiguo, parliamo al massimo di venti, ventidue nel 2012, l'anno scorso sono stati sedici danneggiamenti ai mezzi. Per quanto riguarda invece il numero di problemi o danni generati ai passeggeri, nel 2014 sono stati trentaquattro, ad oggi (2015) sono stati ventiquattro con problemi diversificati da linea a linea e da zona a zona.

Quindi c'è una forte distanza tra i dati e la percezione del fenomeno. Ora, è ovvio che se un fenomeno viene percepito, per colui che lo percepisce, esiste, quindi non è che si possa opporre a uno che si sente insicuro, dei dati. Quindi di qui i nostri interventi che si sono concretizzati, concordemente al sindacato, nelle misure che dicevo prima. Ma è chiaro che gioverebbe anche una più corretta comunicazione su questi eventi. E, se posso permettermi, una minore enfasi rispetto a dei dati che non sono tragici rispetto alla sicurezza. Quindi questo è un punto decisamente rilevante, rispetto al quale le misure da prendere sono misure che auspichiamo possano avere un effetto di invertire questa percezione. Se poi questa percezione viene in qualche maniera anche aiutata dagli organi di stampa attraverso vari strumenti, credo che i cittadini potranno meglio comprenderla. Poi, il Presidente mi chiede notizie riguardo all'appalto per i servizi che si svolgono nelle nostre rimesse di manovra e pulizia e presso i plessi aziendali. La gara di due lotti che sta ultimando la Suac comunale, che non è ancora ultimata, è una gara che vede due lotti suddivisi, uno rimesse e attività accessorie di rimessa, la durata è due anni più uno e vale 11,5 milioni di euro. Il secondo lotto riguarda solo la metropolitana, sempre durata due più uno, vale 900.000,00 euro. Siamo in attesa da parte della Suac che ci venga comunicato l'esito di questa gara."

PASTORINO – PRESIDENTE

"Grazie presidente.

Io chiedo all'aula, l'Assessore vuole fare un lieve intervento, quindi darei la parola all'assessore Dagnino e poi la parola ai Consiglieri."

DAGNINO – ASSESSORE

"Volevo aggiungere qualcosa sulla problematica del parco mezzi e a quello che ha detto evidentemente l'amministratore unico.

Primo punto. Come ha detto Ravera, questa situazione era ampiamente annunciata. Da quando abbiamo iniziato questo mandato amministrativo, che questo fosse uno dei problemi nodali del sistema, era evidente. Problema che si ripercuote direttamente e immediatamente sulla vita



COMUNE DI GENOVA

della città e sulla vita dei cittadini. A latere, anche per rispondere a questa problematica, forse si era tentato di percorrere strade di *governance* e di impostazione generale diversa rispetto a questa azienda, perché eravamo pienamente consapevoli che il sistema come è adesso, con difficoltà poteva dare risposte.

Secondo punto. Da sempre il rinnovo del parco mezzi è come competenza al servizio dello Stato e delle Regioni. Il servizio è competenza delle Regioni, funzione esclusiva trasferita dallo Stato, il Comune di Genova tradizionalmente anche da questo punto di vista ha fatto negli anni di più, ma tanto di più di quello che era il quadro normativo. Perciò come sul servizio, il contributo del Comune di Genova, rispetto anche ad altre città, è più alto, così anche rispetto agli investimenti. Pensate per esempio all'ultimo grande investimento che sta andando a compimento proprio in questi mesi, l'acquisto di sette nuovi treni della metropolitana che saranno, come gli altri, proprietà del Comune di Genova, perché sono stati acquistati con decisione, cioè con un impegno molto importante. Però la competenza di rinnovare il parco mezzi, è delle Regioni.

Terzo punto. L'accordo del novembre 2013 che prevedeva l'acquisto di duecento autobus per Amt in quattro anni, come vi ricordate, prevedeva altri due punti: un intervento straordinario finanziario del Comune sul 2014, e un intervento di risparmi e di recuperi messi in atto dall'azienda insieme ai lavoratori di 4 milioni. Questi due punti sono stati onorati. Evidentemente il terzo punto, cioè l'impegno della Regione, si può dire che sia stato onorato con ritardo. Sta per essere onorato con ritardo. Noi abbiamo, noi enti, il Comune di Genova e l'azienda, rispetto alla Regione Liguria, abbiamo in ogni momento sollecitato e cercato di agevolare il più possibile questo percorso di acquisto bus, proprio perché sapevamo cosa significava per noi. Per esempio, Amt ha depositato in Regione il piano di fabbisogno dettagliatissimo dopo pochi mesi rispetto all'accordo.

La Regione Liguria ha deciso di affrontare questo tema con un percorso molto complesso, affidando a Filse l'operazione finanziaria, e quello era necessario, perché le risorse utilizzate per questa partita sono risorse che fanno capo ad una legge del 2009. Una legge che già esisteva. Risorse che venivano spalmate in molti anni e che con questa operazione finanziaria operata da Filse, sono spendibili tutti insieme. Però Filse ha affidato a sua volta la gara ad un'altra società della Regione, che a sua volta ha preso un consulente, che ha anche un nome. A questo punto, il percorso si è rallentato ulteriormente. La prima gara è andata deserta e nella seconda gara è andato deserto un lotto. Sono andati a buon fine soltanto tre lotti. Adesso si stanno analizzando le offerte. Perciò i tempi sono quelli che ha detto il dottor Ravera primavera/autunno del prossimo anno.

Alla fine di questo percorso poi, però, la consulenza tecnica rispetto al peso, all'aggiudicazione dal punto di vista tecnico di quelle che sono le offerte, le analisi, vengono poi coinvolte le aziende, perché sono le aziende che hanno il *know how* per dare un giudizio del genere. Perciò da lì deriva questa richiesta che hanno fatto alle aziende di accorciare questo meccanismo infernale. Ma il Comune di Genova l'ha detto più volte in questo percorso. La scelta della Regione di gestire la gara facendo capo totalmente ad una agenzia regionale, ha appesantito il percorso e ha creato questi rallentamenti sostanzialmente. Io volevo puntualizzare questo aspetto, perché io mi chiedo se abbiamo fatto qualche errore in questo corso, se ho fatto qualche errore in questo percorso. Certo, l'ho fatto. Mi sono fidata dell'ente che ha la competenza di questa partita. Nel momento in cui abbiamo firmato l'accordo e nel momento in cui abbiamo visto che, nonostante tutte le nostre osservazioni, e soprattutto le osservazioni delle aziende competenti dal punto di vista tecnico, il percorso si appesantiva così tanto. Speriamo che i prossimi acquisti abbiano una impostazione organizzativa della gara, e si ritorni ad una normale gestione di questa partita, che gli autobus vengano acquistati dalle aziende che sanno cosa serve a quel determinato territorio.

Poi, sugli altri argomenti magari intervengo dopo.”



COMUNE DI GENOVA

PASTORINO – PRESIDENTE

“Grazie Assessore.

Vedo prenotato il consigliere Grillo. Le cedo volentieri la parola. Prego.”

GRILLO (Pdl)

“Alcune proposte sintetiche, anche perché sarebbe stato opportuno che la relazione del presidente Ravera, che comunque ringrazio, ci fosse stata preventivamente trasmessa contestualmente alla convocazione della Commissione, perché se il Consiglio comunale è titolato ovviamente ad esprimersi sulle politiche del pubblico trasporto – e certamente lo è – deve avere anche della documentazione tale che consenta ovviamente al Consiglio stesso nel merito di formulare delle proposte. Ed è per questo che mi limito quindi ad alcune considerazioni nel merito. Due proposte. Un velo pietoso sulla responsabilità della Regione del passato ciclo amministrativo rispetto agli obiettivi di acquisto degli autobus, obiettivo non realizzato, alla gara non effettuata. Un velo pietoso. In tutti i casi, la mia proposta è quella di audire l'Assessore regionale ai trasporti, perché in passato noi abbiamo sempre chiesto audizioni nei confronti della Regione, e ci sembra corretto anche se è cambiata la maggioranza in Regione, di incalzare subito il nuovo Assessore regionale per capire le strategie delle politiche del pubblico trasporto, il programma della Regione sul corrente esercizio finanziario, ma soprattutto traguardando anche il 2016. Considerato che fra poche settimane auspicabilmente ovviamente sarà poi, mi auguro, presentato il bilancio previsionale 2016 – la Regione ci anticipa sempre su questo – ed è importante capire in che misura la Regione interviene anche sotto l'aspetto finanziario ovviamente per sostenere il pubblico trasporto. Noi parliamo di Genova, ma la problematica riguarda anche la Città metropolitana e l'intera regione.

Seconda proposta. Sarei per proporle, Presidente, non stabilisco tempi, valuti l'Assessore e il presidente Ravera quando ci potrà fornire questi dati, avremmo bisogno di dati aggiornati sul bilancio 2015. Rispetto alle risorse stanziare con i bilanci previsionali degli enti, è importante fare il punto a tutto settembre circa le risorse utilizzate e la situazione economica finanziaria per traguardare il dicembre di quest'anno. E forse sarebbe anche opportuno, anche se non con dati perfezionati, prefigurare lo scenario previsionale del 2016.

Questi dati sono utili e importanti, perché poi i bilanci previsionali di Comune, Regione, ma anche per quanto può essere di competenza dello Stato conoscere questi dati, significa poi muoverci anche in funzione di formulare proposte al fine di reperire i mezzi economici e finanziari. In questa Commissione sarebbe opportuno fare un minimo di relazione anche sui rapporti con le Ferrovie dello Stato, in rapporto al servizio integrato, considerata la scadenza attualmente in atto. Ed infine, Presidente, audire anche le organizzazioni sindacali in rapporto alle intese a suo tempo sottoscritte e anche per sentire la voce dei lavoratori sulle politiche in atto attualmente da parte della nostra azienda e anche per renderle protagoniste delle scelte future, a cui compete ovviamente non soltanto all'azienda assumere delle decisioni, ma in modo particolare al nostro ente e quindi al Consiglio comunale.”

FARELLO (Pd)

“Io spendo prima trenta secondi del mio intervento per ringraziarla, Presidente, perché siamo due persone che non sempre vanno d'accordo politicamente, anzi, quasi mai, però ha svolto questo lavoro in un periodo anche lungo di *vacatio*, l'ha svolto con correttezza istituzionale, con impegno,



COMUNE DI GENOVA

con presenza e questo credo che le vada riconosciuto pubblicamente in aula, perlomeno da parte del nostro gruppo. Nel merito, se dovessi prenderla in ridere, anche se l'argomento non fa ridere, ma se dovessi prenderla in ridere, direi che la cosa più bella che si potrebbe fare, è riportare in vita Vittorio Gassman e fargli leggere in aula l'accordo del polpo. Ricordate quando Gassman leggeva i *menu*, le analisi del sangue? Bisognerebbe leggere l'accordo del novembre 2013 e vedere quante cose sono state fatte, chi le ha fatte e chi non le ha fatte. Ci sarebbe da divertirsi parecchio. E mi dispiace, ma sono due le cose che non sono state riconosciute.

Uno, sembra che ci sia un soggetto che non abbia mai firmato quell'accordo. Sono le organizzazioni sindacali che sembra non abbiano mai firmato con la Regione, con il Comune. Sono uscite tra gli applausi con l'accordo le organizzazioni sindacali. Tra gli applausi festanti e tra apoteosi successive degne di migliore missione. E secondariamente che non sia mai stata riconosciuta, altra cosa, che il Comune in assenza degli impegni di tutti gli altri soggetti firmatari, ha rispettato tutti gli impegni. Dal primo all'ultimo. E questa è la verità oggettiva. Sfido chiunque a smentire questi due dati oggettivi, soprattutto il secondo.

Invece io continuo a leggere attacchi all'Amministrazione comunale ingiustificati rispetto a moltissime cose. Continuo a leggere dei volantini che il Comune non ci mette risorse. Il Comune non ci mette risorse? Ma prendiamo dei sei per tre, pubblichiamo quante risorse ha messo l'Amministrazione comunale rispetto agli accordi presi dentro questo sistema in questi tre anni. Prendiamo solo questo ciclo amministrativo. Scriviamolo da qualche parte, perché non è mica più possibile fare ragionamenti su cose serie, raccontandoci delle pallate. E mi scuso per il bruttissimo termine. Però potrei usarne di peggiori. Mi si dice che ci vogliono gli investimenti. Bella scoperta! Amt non ha un problema di parte corrente, finché il Comune ci mette il grano, ha un problema di parte corrente limitato. È una società priva di esposizione finanziaria e quindi non ha nemmeno interessi sul debito da rimodulare, e quindi non ha un problema di parte corrente. Ripeto, finché il Comune decide di mantenere il suo livello di esposizione, come ce l'ha adesso. Ma scopriamo improvvisamente che per far funzionare un'azienda, ci vogliono investimenti. Soprattutto in un'azienda che muove mezzi meccanici, elettronici, o parzialmente meccanici o parzialmente elettronici. Scopriamo che ci vogliono investimenti. Per fare gli investimenti, ci vuole o un impegno in conto capitale da parte dell'azionista, ma non mi risulta di aver letto emendamenti al bilancio dell'Amministrazione comunale nel piano triennale delle opere pubbliche che decidessero di spostare i finanziamenti dalle manutenzioni, dalle scuole per comprare mezzi e autobus, che peraltro competerebbero alla Regione, indipendentemente dal patto di novembre 2013. E scopriamo che ci vogliono investimenti.

Se uno non ha i soldi per fare gli investimenti, l'unico modo per avere gli investimenti, è metterli a gara. Non le aziende. Metti a gara il servizio e lo metti a gara con dentro gli investimenti, che era un ragionamento che era stato fatto con la Regione. Io non faccio una gara solo ed esclusivamente per assegnare quello che c'è, faccio una gara per cercare un soggetto, che siano anche le aziende pubbliche riunite in Ati che si impegnino a fare degli investimenti rispetto ad un periodo concessorio di durata corrispondente alle necessità di ammortizzare quegli investimenti, come si fa nei posti normali. Peccato che non c'è manco la gara. Quindi gli investimenti non possiamo né farli noi, né chiederli a qualcuno. Non si può.

Con tra l'altro tutta una serie di paradossi. Sono ripartiti i lavori del nodo ferroviario, finiranno in ritardo rispetto a quando era stato previsto. Penso che nessuno di noi avesse dei dubbi su questo. Ma prima o poi finiranno. Mi corregga il presidente di Amt se dico una cosa sbagliata. Se ordino un autobus, arriva dopo sei mesi. Ragionevolmente. Se devi ordinare un treno, non ci mette sei mesi, ci mette se va bene due anni. Se lo compri bene da un'azienda produttiva. Amt il medio è tre anni. Abbiamo presente che il nodo ferroviario senza nuovi treni è come non averlo? Perché



COMUNE DI GENOVA

neanche i Vivalto, che sono il mezzo più moderno che gira sulla nostra rete, è in grado di reggere un modello di esercizio con le fermate, le distanze che ci saranno nel nodo ferroviario e con le frequenze che ci si aspetta dal nodo ferroviario. Indi per cui non c'è il modello di esercizio. E non ci sono nemmeno quegli investimenti. Avremmo potuto metterli dentro la gara.

Peccato che non solo non ci sia la gara, ma non si è ancora risolto – e su questo sono d'accordo con il consigliere Grillo – le cose all'assessore Vesco, noi perlomeno, non le abbiamo mai mandate a dire. Sono interessato ad ascoltare il nuovo assessore Berrino per capire se la gara, semmai si farà e quando si farà, quando risolvono anche i problemi dei pareri dell'Authority che dicono che forse non funziona granché il sistema pensato prima. Faranno una gara integrata con il ferro e disintegrata dal ferro, perché anche questo cambia completamente la dimensione degli investimenti che vengono richiesti o meno. E improvvisamente scopriamo che noi siamo entrati, tutti quelli che sono in quest'aula, non ci sono nuovi Consiglieri, tutti quelli che sono in quest'aula, Giunta e Consiglieri, siamo entrati in carica nel maggio/giugno 2012. Da allora, le infuocate discussioni su questo tema sono state ripetute, molte cose sono cambiate. C'è un'unica cosa che non è cambiata, plastica e anche questa non smentibile, l'azienda era al 100 per cento del Comune e continua ad essere al 100 per cento del Comune. Non è cambiato niente. Qualcuno è più contento oggi? Adesso ci veniamo a dire che il servizio non funziona, che bisogna comprare i mezzi, che ci mancano i turni, dovremmo fare le assunzioni. Di cosa ci lamentiamo? Non era questo il problema.

Il problema che è stato posto, è stato un altro, che l'azienda doveva essere nostra. È nostra. Arrivederci e grazie. Chi si lamenta, aveva un altro obiettivo, e deve dire che l'ha raggiunto. Quindi tutto il resto evidentemente non interessa. Non gliene frega niente alla gente se vanno a fuoco gli autobus. Adesso perché leggono i giornali. È comodo dire questa cosa qua, ma non è stato discusso niente di questo tipo in quest'aula, se non da parte di qualcuno che ovviamente ha perso le sue battaglie politiche. Cornuti e mazziati, perché siamo anche nell'Agenzia che dovrebbe regolare questo settore. E l'integrazione la facciamo di nascosto, perché la vogliamo dire chiaramente in quest'aula che oggi non è più soltanto una responsabilità di Amt, perché di riffa o di raffa a furia di crediti inesigibili verso Atp, convertiti in azione, Amt oggi è anche proprietaria di Atp, quindi l'integrazione l'abbiamo fatta con altri mezzi, prendendoci i pacchi. E quindi la responsabilità che abbiamo come Comune e dimensione metropolitana rispetto a questo servizio, è aumentato invece che diminuire. E abbiamo un soggetto che teoricamente ne avrebbe la potestà e il dovere di organizzare questo servizio, che è senza direttori. Ha già avuto due presidenti che si sono dimessi. Non conta niente e non ha la responsabilità sul servizio di trasporto ferroviario. E se non succede niente, verrà prorogato *ad libitum* dall'attuale Regione, e anche questo vorrei sapere dall'Assessore regionale, per chissà quanti anni. E se noi proroghiamo il contratto a trent'anni sul trasporto regionale ferroviario per sei anni, perché questo leggo e sento nei corridoi, vuol dire che l'integrazione ferro/gomma ce la siamo scordata, giocata e fregata definitivamente. Perché un soggetto che ha per sei anni la gestione del ferro da solo, che integrazione fa? Semmai aspetta che la gomma si metta in gara, prende la società del suo gruppo e gli fa vincere la gara. Ma mica fa accordi con noi. Mica ripaga il patrimonio e gli investimenti che il Comune di Genova ha fatto in questa azienda per venti, trenta o quarant'anni. Non gliene importa minimamente niente.

Quindi la questione di cosa si fa rispetto alla gara, è la questione. E se la gara non si fa, la questione è non se Amt partecipa o meno alla gara – se non c'è la gara, tu non partecipi a qualcosa che non c'è – è Amt che ha impostato tutta la sua azione di resistenza, perché sembra di essere lì sui monti come nella presa della città d'Alba del 1944, ha rivelato tutta la sua resistenza sul fatto che c'era una frontiera 2014 che poi verrà spostata al 2015, e adesso chissà a quando la sposteranno. E come fai a resistere? Se la guerra dura ancora tre anni in più, non c'è il 25 aprile. Qua bisognerebbe assumersi qualche responsabilità in più da parte anche di tutte le forze politiche, perché è la cosa



COMUNE DI GENOVA

che viene più comoda dal punto di vista della battaglia politica, poi su questo siamo al di sopra di ogni sospetto perché diciamo la stessa cosa, indipendentemente se governiamo o siamo opposizione. A Genova. Poi il ragionamento diventa diverso.

Dico solamente due cose e finisco, perché è finito il mio tempo. Noi dobbiamo cominciare veramente ad essere onesti con la città. Noi dobbiamo dire se il problema del trasporto pubblico in questa città è il problema dell'azienda, di chi ci lavora, o è un problema dei cittadini che usano questo servizio, perché è inutile scriverlo sui volantini, bisogna farlo sul serio.

I cittadini perdono un servizio? Si fa come nei mondi normali, la tariffa deve costare di meno, perché io non posso dare un servizio inferiore alla tariffa di prima. Perché se ci fosse l'Authority che funziona, ha appena iniziato quella nazionale, se non ci sono investimenti e non se non c'è il servizio, la tariffa non può aumentare, deve diminuire, è una regola fondamentale del mercato. E noi per colpa della Regione, quella di prima, anche la nostra – l'abbiamo detto cinquanta volte – siamo uno dei pochi posti in Europa che non ha una bigliettazione integrata degna di questo nome dal punto di vista elettronico. Siamo ancora quelli che timbriamo il biglietto di carta come se fossimo negli anni settanta. È una roba che non esiste. Io sono disponibile, Assessore, glielo dico chiaramente, perché noi parliamo chiaro, se l'Amministrazione comunale trova risorse in conto capitale da destinare ad investimenti in questo settore, noi siamo disponibili a votarli, ammesso che non finiscano di nuovo a coprire inefficienze gestionali palesi di questo servizio, perché se il servizio deve valere uguale, non ne faccio investimenti. Faccio gli investimenti per migliorare il servizio. E arrivo a dirle che se il contratto di Trenitalia verrà rinnovato e prorogato, sono anche disponibile a dare soldi all'Amministrazione, a votare stanziamenti a bilancio dell'Amministrazione per comprare il servizio ferroviario se non lo compra la Regione Liguria. Perché io devo dare il servizio ai miei cittadini, li devo trasportare. Posso decidere anche di dargli dei treni.

E la Città metropolitana – lo dico ai Consiglieri metropolitani, perché il Sindaco non c'è – per legge dello Stato può esercitare il diritto di bandire le gare sul proprio bacino senza violare la normativa regionale di riferimento, perché è autorità d'ambito in questo settore. Può farlo quando vuole. Se non c'è la gara, si può opporre la Regione. Andiamo al Tar e ci divertiamo, perché la legge Delrio parla chiaro. Sul servizio di trasporto pubblico locale la Città metropolitana è autorità di bacino. Lo dice la legge. Adesso non ce l'ho dietro, però se vogliamo, citiamo la legge.

È chiaro, bisogna assumersi le responsabilità politiche. Mi rendo conto che è penosamente complicato.

Quindi sulla bigliettazione e sulle tariffe, io invito l'Amministrazione a fare una riflessione, ci possono essere anche soluzioni indolori dal punto di vista dell'impatto economico, però bisogna fare un ragionamento.

Sugli investimenti noi siamo disponibili, ma a fronte di una dimostrazione che gli investimenti servono per migliorare i servizi che diamo ai cittadini e non per continuare a buttare in un calderone, che continua a ribollire senza mai acquietarsi, risorse che sinceramente sono di tutti."

PUTTI (M5s)

"Io avevo in realtà un po' di domande, perché sono un po' abituato ad introduzioni che spesso portano con sé il tentativo di promozione di nuove privatizzazioni, ingresso di *partner*, eccetera. Sono abbastanza abituato in quest'aula.

Sui "meriti", nel rispetto dei patti del Comune credo che sia giusto in qualche modo riconoscerli dal punto di vista economico. Forse meno dal punto di vista della capacità di gestione e previsionale. Perché è vero che nell'accordo, uno, ci si è di fatto fatti mettere nel sacco dalla Regione, quando la Regione era amica e ci si è fatti scaricare sulla schiena la responsabilità del



COMUNE DI GENOVA

trasporto pubblico, però non si diceva sostanzialmente quasi nulla allora. Si è in qualche modo risposto positivamente ad una promessa di duecento mezzi che credo che la Amt aspetti, e aspetterà ancora, tantissimi anni, e non si è in qualche modo provveduto fortemente, non solo a dire ogni tanto quando si veniva messi in un angolo, ma anche a fare delle azioni concrete, perché la Regione rispettasse questi accordi prima di fare il passaggio politico. Ora viene anche più facile dare addosso alla Regione, perché ci sono degli altri. Non credo che neanche questi comprenderanno i duecento mezzi promessi. Risultato, il trasporto pubblico è oggettivamente in grandissima difficoltà. Può essere vero che in qualche modo i giornali esasperino gli annunci, perché anche loro hanno necessità di vendere, quindi viene bene fare degli articoli di un certo tipo, però è indubbio che la situazione dei mezzi sia difficile, che il trasporto pubblico sta perdendo consenso tra la popolazione, che i mezzi di sera sono quantomeno poco frequentabili da persone non particolarmente avvezze all'autodifesa, se non altro a mettersi in un angolo e a stare zitti e muti per la presenza spesso di situazioni di rischio, che ancora sono usufruiti dalle fasce deboli della popolazione, per fortuna, mentre non siamo più riusciti a coinvolgere il ceto medio nell'utilizzo del mezzo pubblico e tantomeno siamo mai riusciti a coinvolgere le persone più abbienti, chi ha la possibilità di pagarsi 2,50 euro l'ora dei posteggi privati o i garage.

Quindi rispetto all'idea di trasporto pubblico sulla quale abbiamo cercato di confrontarci in questi anni, siamo fortemente lontani. E io di questo non ho sentito parlare oggi rispetto a prospettive. Per dire, non è stato detto avrei voluto fare questo in ambito gestionale, in ambito del trasporto, però mi è stato impedito, ci è stato impedito da questo, questo e quest'altro. Si è parlato dei mezzi. Va bene, è vero, è una situazione difficile, bisogna intervenire, c'è una responsabilità credo ufficiale. Quando uno dice ti compro questo e poi non lo fa, firma un accordo dove in qualche modo mette giù questa cosa e non lo fa, è una responsabilità. Però bisogna anche poi agire con forza rispetto a questa responsabilità.

Ci sono poi delle altre cose sulle quali vorrei delle risposte. Chiedo al dottor Ravera, se ha la possibilità di commentare un'ipotesi che noi stiamo proponendo qua al Consiglio per proporre in qualche modo l'incorporazione di Genova Parcheggi all'interno di Amt, sia per in qualche modo affrontare, per quanto riguarda il Comune, le problematiche nella non soddisfacente gestione di Genova Parcheggi, sia per invece provare a costruire un polo di pensiero strategico sul trasporto pubblico univoco. Oltre a razionalizzare gli stipendi dei dirigenti, eccetera. Io vorrei sapere se, secondo lei, Amt è in grado di gestire questo tipo di opzione, e come la vede dal punto di vista della strategia dei trasporti, della mobilità.

Poi le chiedo due cose. Il Presidente le ha posto prima una domanda sui dati rispetto all'appalto di pulizia, e lei ci ha dato i dati e le informazioni, è in essere questo appalto, io le chiedevo però rispetto a questo appalto come pensa di poter coniugare il forte taglio che era contenuto all'interno di questo appalto a priori. Non mi interessa in questo momento dell'offerta di gara, ma il taglio che era contenuto nell'appalto con il mantenimento di una qualità del servizio di pulizia decorosa. Perché il taglio era consistente e quindi rispetto a questo vorremmo avere dei ragguagli. Prima ha accennato all'ipotesi di banditura, proposta, ricerca in qualche modo di selezione di possibili nuovi autisti, mi chiedevo la posizione dell'azienda rispetto alla possibilità di raccogliere le istanze portate dagli ex lavoratori della «Servizi e sistemi» a questo proposito, dove segnalavano la presenza tra gli operatori della ex «Servizi e sistemi» di operatori con questa qualifica che hanno svolto mansioni di manovra o di portare in qualche modo a fare carburante i mezzi, eccetera, qual è la reale possibilità e la reale intenzione dell'azienda dal punto di vista pratico rispetto a questa ipotesi.

Direi che sono queste fundamentalmente le domande. Attendo.”



COMUNE DI GENOVA

ANZALONE (Gruppo misto)

“Ringrazio anch’io della presenza in aula dell’amministratore unico e dell’Assessore che hanno illustrato la situazione in cui sta versando l’azienda.

In questi tre anni, a differenza di quanto ha detto l’amministratore unico, Amt è stato un problema affrontato più volte all’interno di quest’aula, e soprattutto che ha avuto il suo culmine con anche le cinque giornate che hanno portato alla ribalta nazionale il tema e il problema di questa azienda pubblica. Adesso, dopo tre anni, se noi dovessimo analizzare che cosa ha fatto l’azienda e che cosa ha fatto l’Amministrazione, oltre che in qualche maniera aumentare le tariffe per cercare in qualche maniera di salvaguardare il conto economico e di intervenire dove si poteva fare, non abbiamo visto, e non vediamo, ad oggi un futuro di questa azienda. E alcune scelte che abbiamo fatto in quest’aula per salvaguardare il cosiddetto trasporto pubblico, e soprattutto il contratto di servizio con Trenitalia, è sotto gli occhi di tutti che forse quei soldi potevano essere destinati ad altro. Per tutelare coloro che utilizzano il treno, e in alcuni casi anche il mezzo su gomma, abbiamo destinato a Trenitalia qualcosa come 8 milioni di euro all’anno, di cui 7 milioni del Comune di Genova, che potevano essere destinati con un piano ben programmato magari a degli investimenti sui mezzi, su altre cose che forse potevano essere più utili e fondamentali per la tutela di quest’azienda. Cosa che non è stata fatta per una scelta. Scelta del Consiglio. Certo, non di altri.

Io ero tra quelli che invece era per tagliare quel contratto di servizio, anche perché non si riesce a capire perché chi utilizza solamente il treno nel Ponente, deve pagare di più di quello che magari utilizza il treno e l’autobus. E perché ci sono dei cittadini di Genova, che abitano magari nel Levante o nelle vallate, che devono pagare di più il trasporto di quelli che abitano nel Ponente. Non si capisce. Una disparità di trattamento degli stessi cittadini che pagano di più alcuni, e altri pagano di meno. Comunque, al di là della mia posizione, era quella di destinare più risorse ad intervenire in quella che è la tutela aziendale. E c’è un paradosso, abbiamo tagliato mi pare di circa il 10 per cento i chilometri percorsi, e si dice che c’è bisogno di più autisti. E si dice che ci sono meno mezzi che circolano per vari motivi, alcuni per autocombustione, e si dice che c’è bisogno di più autisti. Se c’è veramente un disegno logico, perché ho sentito con attenzione l’intervento del collega Farello che ha parlato di responsabilità politiche, adesso io posso capire che alcune volte si possa avere una visione un po’ più ampia, ma negli ultimi anni, a meno che la mia memoria non mi dia dei problemi, la responsabilità politica è sempre stata una. Dire che sempre la colpa è del Governo o della Regione e degli altri, noi dovremmo dire intanto cosa possiamo fare noi, perché se no non se ne esce più.

A luglio abbiamo avuto di nuovo un incontro con alcune organizzazioni sindacali dell’azienda, che hanno lamentato e lamentavano una situazione particolare. Alcuni si sono rivolti anche al Tar, e in un senso gli hanno dato anche ragione. Ci sono dei problemi all’interno dell’azienda, questo è evidente. In questi tre anni se noi dobbiamo analizzare e vedere il bilancio, è un bilancio assolutamente negativo su tutti i fronti.

Noi non abbiamo mai avuto il piacere di avere all’interno di questa sala una notizia buona. Forse quella buona è che esiste l’azienda, perché poteva essere in qualche maniera fallita. Qualcheduno la poteva far fallire, e devo dire che di fatto è fallita, perché se non ci fosse il Comune di Genova che puntualmente eroga in parte corrente delle risorse importanti, l’azienda da sola con i 50/55 milioni di introito dalla bigliettazione, non penso che poteva rimanere in piedi.

Quindi al di là di quello che ci viene raccontato ormai da tre anni, con alcune delibere e alcuni ordini del giorno assunti da questo Consiglio, siamo ormai quasi in procinto del termine del ciclo amministrativo, che qualcheduno pure dovrà dire se ha fatto bene o se ha fatto male. Se non ha portato a casa neanche un risultato! Ma ogni tanto, so che l’umiltà è una data dote che hanno pochi, ma bisogna dire che abbiamo fallito. Volevamo fare così, volevamo fare di più e non ce l’abbiamo



COMUNE DI GENOVA

fatta. L'unica cosa certa è che abbiamo le tariffe più alte, ho sentito dire che l'azienda con propri soldi vuole accompagnare il personale in prepensionamento, che non riesco a capire con quali soldi, penso i soldi del Comune comunque, le gare le vuole fare, ho sentito dire che le aziende se le devono fare per conto proprio, io sarei per farle fare alla Consip le gare, così vediamo quanto paghiamo di gasolio, quanto paghiamo di mezzi, come succede a livello nazionale in altre aziende, e intervenire dove si può. Poi, le organizzazioni sindacali rivendicano la necessità di assunzioni, quando sappiamo che i mezzi e il trasporto sarà limitato e sarà ridotto, anche lì bisogna dire la verità. Io non lo so se si riesce a mantenere questo servizio in questa maniera qua. Non vorrei che per un accordo sindacale che avrà delle parti sicuramente positive per i lavoratori, che non si racconti però, si sottraggono delle risorse che potevano andare nell'acquisto di mezzi, in investimento sui servizi, la qualità del servizio. Per chi utilizza il mezzo pubblico, ormai è sotto gli occhi di tutti perché è sporco il mezzo, quando arriva l'autobus non si sa, è sempre un terno al lotto, e quando uno prende l'autobus spera che non si bruci dentro.

Poi, gli autisti lamentano altri tipi di problemi, e oggi il presidente ha rappresentato il fatto che andranno assegnate ad alcune linee le guardie giurate. Ricordo che comunque, visto che è un'azienda pubblica, già si era sperimentato qualche anno fa con dei servizi specifici la polizia municipale all'interno delle nostre linee.

Adesso io capisco che vada tutto bene, è stato fatto, c'era sulle linee un servizio istituito dalla polizia municipale, pagare le guardie giurate sono contento per le guardie giurate, ma è un altro esborso dell'azienda. Si può in qualche maniera fare dei servizi specifici e dare comunque delle tutele all'autista, dando altri tipi di struttura all'interno dello stesso mezzo.

Comunque, al di là delle scelte che comunque sono scelte dell'azienda, ripeto, dopo tre anni e mezzo, quattro anni ritorniamo in quest'aula e nessuno dice puntualmente che abbiamo fallito e abbiamo sbagliato su tutto. Questo non si sente mai."

VILLA (Pd)

"Quando all'inizio del nostro mandato ho votato insieme ad altri gruppi consiliari la proposta di differenziare il biglietto, proprio per quei cittadini che usano soltanto l'autobus e non possono utilizzare il mezzo su ferro, oppure addirittura il mezzo via mare, e che sono una tanta parte di questa città, c'era nella mia intenzione quella di trovare uno strumento per incentivare, catturare e sicuramente invogliare i cittadini ad usare il mezzo pubblico. Questa era la mia, e credo anche quella di altri colleghi, intenzione. Addirittura io avevo chiesto anche che questa formula di differenziazione del costo fosse trasferita anche all'abbonamento annuale, perché secondo me avrebbe attirato ulteriormente clienti per Amt.

Questo non è successo, ma in parte credo che sentendo le persone che salgono e usano il mezzo pubblico, abbiano apprezzato il fatto che comunque una piccola differenza ci fosse, perché fosse messo in evidenza il tipo di utenza diversa, io anch'io mi chiedevo perché fossero messi sullo stesso livello due utenti che usano in maniera diversa il mezzo pubblico.

Proprio per dire che anche per me l'obiettivo maggiore, colgo questa occasione, perché oltre che chiaramente, come diceva giustamente l'amministratore di Amt, quello di riqualificare il parco automezzi, eccetera, di cercare di arrivare sicuramente ad offrire all'utente una migliore sistemazione e un migliore trasporto, era proprio quello di incentivare l'uso del mezzo pubblico. A tre anni di distanza, obiettivamente, Assessore, non abbiamo raggiunto questo, perché non siamo saliti in termini di utilizzo dell'autobus.

Lo dico, ahimè, con grande amarezza, perché non siamo riusciti forse ad attrarre i genovesi ad utilizzare il mezzo pubblico per una serie di motivi, che è giusto che dobbiamo metterci qui a



COMUNE DI GENOVA

ragionare ed è giusto che io credo ad un anno e mezzo di distanza dobbiamo cercare di rimediare. Al di là poi di tutti i ragionamenti che ha fatto Farello, che io tra l'altro condivido quasi totalmente, credo anche che sia necessario cercare di trovare quelle formule per attrarre nuovi utenti, perché altrimenti l'obiettivo finale non l'abbiamo raggiunto.

Anch'io ero uno di quelli che ha posto in questa Commissione, e anche in Consiglio, numerose volte i dubbi su questo contratto che abbiamo firmato ormai da un po' di anni, almeno per quel che mi riguarda da tre anni, con Trenitalia. E una delle ragioni per condividere il biglietto differenziato, era proprio quello di capire se pagavamo forfettariamente Trenitalia non sapendo effettivamente quanto sono le persone che poi utilizzano il treno,

In ogni caso, ripeto, vi dico questo, vorrei capire esattamente se quella richiesta che avevo fatto, e non mi è stata ancora detta, quante sono effettivamente le persone che utilizzano treno e bus e quanti quelli che usano soltanto il bus.

Io credo che questo sarebbe utile per tutti quanti noi, perché almeno potremmo probabilmente andare a contrattare delle convenzioni, quindi dei contratti diversi con Trenitalia. Chiedo se questo è stato fatto, grazie."

MALATESTA (Gruppo misto)

"Rispetto all'azienda, all'*excursus* di questo mandato, sicuramente io sono uno tra quelli che è contento che sinora sia rimasta azienda al 100 % del Comune di Genova.

Non ho mai nascosto, anche quando appartenevo al Partito democratico, la mia opinione su questo tema, non lo ritengo un mantra ideologico, nel senso che vedo che aziende che non sono del Comune, svolgono un egregio servizio pubblico. Purtroppo, mio malgrado dopo tre anni posso dire che un'azienda pubblica che rimane pubblica, ha raggiunto un obiettivo che è quello, ma per me il servizio che dà al cittadino, dovrebbe essere molto più dinamico. Sperimentare cose diverse. Io su questo, rispetto a quello che posso dare di giudizio da appartenente all'Amministrazione, quindi piccolissimo azionista di riferimento, se si può ricavare una indicazione di questo tipo, avrei auspicato delle *performances* diverse rispetto all'azienda.

Per quello che riguarda il dirigente, ho visto che è stata fatta nell'arco di questi tre anni una razionalizzazione. Per quello che riguarda le informazioni che sono a mia conoscenza, poteva essere fatto qualcosina in più. Io spero che chi abbia i requisiti della pensione, come mi sembra di capire c'è un incentivo ad andare in pensione per quello che riguarda la struttura degli uffici e purtroppo anche di quelli che non sono negli uffici, dico purtroppo perché sono uno di quelli che ha contestato nel 2011 il piano del mio ex sindaco Vincenzi che prevedeva assunzioni, ancorché secondo me in un'ottica di lungo termine, perché l'azienda non era in equilibrio e secondo me era stato fatto un errore. In questo caso dovuto all'accordo, al decreto regionale, gli incentivi per il prepensionamento per gli esodati, perché ne creiamo di continuo, sono spalmati su tutti i livelli, chiedo se forse riusciamo a razionalizzare ancora almeno una posizione a livello dirigenziale. Questo anche in risposta a quelle integrazioni che si possono fare, e che dicevo ieri sulla proposta consiliare del Movimento Cinque Stelle quando mi si dice integriamo le società. Se abbiamo un piano per capire quali sono le sinergie che si vanno a risparmiare, allora entriamo nel merito delle proposte.

Su questi contenuti, se abbiamo ogni volta che c'è un'audizione un *report* degli ultimi mesi, di quello che è stato fatto come azienda, potrebbe essere uno strumento in più anche di qualificazione del dibattito, perché sicuramente i dati che abbiamo, sono dati che assumiamo dalla stampa o dal cruscotto ormai fatidico, che però riguarda dati del 2013, nel senso che non ci sono dati più aggiornati. Quindi se man mano abbiamo elementi aggiuntivi, possiamo discutere e dare la nostra opinione su qualche azione.



COMUNE DI GENOVA

Rispetto al piano operativo aziendale che è stato approvato di indicazione nel Consiglio comunale a corredo del bilancio, io stesso ho presentato delle modifiche che l'assessore Dagnino – e per questo la ringrazio – ha accettato, quindi fanno parte degli obiettivi dell'azienda, volevo sapere se sugli abbonamenti è stato dato un livello in aumento rispetto all'anno precedente, quindi su quegli obiettivi che noi abbiamo indicato sul piano aziendale, ci sono delle azioni che si stanno già mettendo in campo.

Sulla notizia di acquisizione di Atp da parte di Amt, se abbiamo un elemento dovuto ai crediti, come ci ha reso noto mi sembra il consigliere Farello, se abbiamo degli elementi aggiuntivi da parte del *management* rispetto adesso Amt quanto è azionista di Atp, e se questo corrisponde a delle azioni di integrazione tra le due aziende. Delle azioni di qualche tipo.

Io vedo che a volte ci sono in periferia l'esempio dell'autobus 479 su San Siro, lì c'è una sovrapposizione con la linea N che va a Montoggio, su quella linea se magari ci fosse una diversificazione di orari, perché prima c'erano magari due teste diverse, se questa si avvia ad essere una testa integrata, magari riusciamo a dare un servizio migliore anche rispetto all'integrazione. Secondo me, si può fare anche non avendo gli stessi proprietari, provando a pianificare in modo diverso.

Poi sulla bigliettazione elettronica, l'abbonamento mensile se in qualche modo troviamo un succedaneo che non sia la Belt, che sia un sistema anche zoppo ma che dia la possibilità perché se mettiamo, ma mi sembra di capire che ci avvieremo nel parcheggio di interscambio con l'accesso di nuovo all'abbonamento annuale, io non vorrei che poi ripercorressimo gli errori, perché non mi voglio assumere la responsabilità politica, che abbiamo fatto sul parcheggio dello stadio che a distanza di anni noi abbiamo lì l'abbonamento annuale, il parcheggio vuoto, non posso neanche dire semivuoto, il parcheggio vuoto. Su quello un sistema diverso sperimentato, mettiamoci una telecamera, un collegamento in cui mandi la foto dell'abbonamento mensile via *WhatsApp*.

Troviamo un sistema per cui uno che ha il mensile, ha accesso anche a quel parcheggio, se no rischiamo di nuovo di fare un buco nell'acqua. Nel senso che ci sono le persone che fanno la coda per trovare un parcheggio gratuito, ancorché si pagherà mi sembra di capire 1,00 euro per dodici ore, che non è una tariffa esagerata, ma come si sa, genovesi si risparmia su tutto, e quindi anche quell'euro ti porta a girare e a consumare benzina per trovare un parcheggio degli altri che sono gratuiti. Poi, una relazione sulla ferrovia Genova-Casella cui sono affezionato. Capisco che è un servizio che ha la sua *mission* sempre molto appannata tra servizio di collegamento con l'entroterra, servizio turistico, però siccome esiste, utilizziamolo al meglio, capiamo in che modo si riesce a ripristinare al più presto e se si lavora da subito ad un piano di rilancio di questo servizio, sapendo che i costi ci sono, tanto vale cercare di farci viaggiare più persone possibile, in modo che rientriamo di quel costo, che non sarà pari, ma lo paga la Regione come la nave bus, e quindi in qualche modo c'è un servizio che esiste. E magari vedere che integrazioni, siccome è la stessa azienda che la gestisce, con il sistema di Amt. In qualche modo potrebbe esserci una soluzione. Capisco che non c'è il 35 % della tariffa coperta del servizio, gli ultimi dati mi dicevate che era l'8 %, me lo ricordo perfettamente, però troviamo il modo di dare valore alle cose che abbiamo.”

DE BENEDICTIS (Gruppo misto)

“Io volevo riallacciarmi al discorso di Malatesta. Lui ha parlato di quel posteggio davanti allo stadio che è sempre vuoto. Ne avete fatto un altro, che è ancora più vuoto, la piastra. Sono due vuoti, io ci passo spesso, penso che sia Villa che Malatesta lo possono confermare.

Ci sono delle code interminabili per andare su in via Burlando a cercare un posteggio. Quindi la mattina è un ingolfamento totale con centinaia di posti vuoti, perché io vorrei che voi una mattina



COMUNE DI GENOVA

qualunque, un giorno qualunque faceste due passi lì e contare quante auto sono posteggiate, vedere se corrispondono agli abbonamenti, com'è stato detto. L'avevamo detto all'inizio prima, anch'io ho fatto un articolo 54, che non andava bene, che ce n'era già uno vuoto. Ora, passare di lì, vedere le macchine davanti allo stadio che aspettano il posteggio alle 8.15, 8.30, che non ce n'è, non c'è un posteggio, a quell'ora lì è tutto occupato. Mentre a duecento metri davanti allo stadio, c'è il deserto. E se si va dall'altra parte alla piastra, è uguale. Ma ve la ponete questa domanda? Non vale la pena ritornare indietro, o ripensare davvero sì che avevate i soldi da spendere per fare quel lavoro, ma se questo lavoro non funziona, cerchiamo di tornare indietro, di pensare diversamente. Perché la gente dalla Val Bisagno quando arriva lì, si arrabbia – e questo è un eufemismo – perché non sa dove mettere la macchina. Invito Amt che c'entra in quanto abbonamento, l'Assessore in quanto Assessore alla mobilità, a vedere di ripensare questa situazione, perché effettivamente io credo che siano ben pochi coloro che hanno l'abbonamento. Mentre coloro che vengono dalla Val Bisagno e cercano un posteggio per poi di lì prendere l'autobus a Staglieno, perché poi gli autobus effettivamente ci sono e vanno, però manca quel centinaio di posti che c'erano fino a qualche mese fa.”

FARELLO (Pd)

“Mi scuso Presidente, ma rileggendo gli appunti, mi ero dimenticato una domanda che credo sia interessante per la Commissione. Ci metto un secondo.

Se non ho capito male, ma volevo la conferma, in assenza di gara, il Comune non è più ente concedente dal 1 gennaio 2016 di questo servizio. Non è proprio una stupidaggine. Quindi è inutile anche che veniamo in Commissione dal 1 gennaio 2016, perché la competenza ce l'ha la Regione Liguria.”

NICOLELLA (Lista Doria)

“Ringrazio l'Assessore e l'amministratore unico per la relazione che ahimè ripropone una situazione ormai assolutamente nota. Io mi limiterò a fare qualche domanda riguardo la metropolitana.

I sette terreni acquistati entreranno, mi sembra un paio sono già entrati in servizio e poi entreranno progressivamente entro quando, e volevo sapere come si traduce questo in termini di frequenza delle corse, ma se nella logica di distribuzione del servizio certe linee saranno sostituite almeno parzialmente da una intensificazione delle corse della metropolitana.

Poi volevo sapere, il prolungamento della metropolitana di superficie verso Terralba mi sembra che fosse stata inserita nel piano delle opere di due anni fa – non questo bilancio, il bilancio precedente – orientando se non vado errata il finanziamento della tramvia della Val Bisagno, distogliendo i finanziamenti sul prolungamento della metropolitana, per cui volevo sapere a che punto è questo intervento.

Così come avrei piacere di sapere la semaforizzazione prioritaria, perché se è vero che tutte le notizie sono brutte, anche la diminuzione del traffico è una notizia da non prendere sostanzialmente come una buona notizia nel complesso, però in termini di celerità del servizio questa può essere una buona notizia.

Poi, riguardo l'Agenzia regionale, la stazione appaltante mi sembra che siamo ancora in alto mare. Cioè assolutamente siamo in alto mare. Però la definizione del bacino, del servizio per quanto riguarda il servizio minimo e i servizi accessori, credo che debba coinvolgere anche l'azienda che è quella che ha esperienze delle linee, per cui sa come distribuire in una logica di assegnazione del



COMUNE DI GENOVA

servizio tra servizio principale e servizio accessorio che – ricordo – rimarrà in carico al Comune, almeno quanto a finanziamenti, volevo sapere se è stato delineato, se almeno il Comune ha idea della proposta da fare. Mi rendo conto che non sia una proposta del Comune, però è anche vero che chi conosce, chi ha la competenza delle linee, siamo noi, per cui sarebbe auspicabile che una proposta fosse già delineata.

Infine, riguardo la ferrovia Genova-Casella che a me sta particolarmente a cuore, perché ho mio figlio che va a giocare a rugby a Sant'Olcese, per cui fatemi questo favore, mettete la linea.

Il problema so che è nell'assegnazione dell'appalto delle gallerie di Pontedassio, che per l'impervietà del terreno sono difficilmente accessibili, quindi volevo sapere se questo intervento è stato segnato, se le aziende stanno già intervenendo e se c'è possibilità di vedere ripristinata la linea. A questo proposito, ricordo che la ferrovia Genova-Casella è inserita nelle opere infrastrutturali di accesso al Parco dei Forti, e come tale nel progetto di riqualificazione dei forti potrebbero essere inseriti anche dei finanziamenti da orientare in questo senso, laddove venga confermata la priorità della ferrovia come mezzo di accesso al Parco dei Forti stesso."

LAURO (Pdl)

"Avete detto un po' tutto, anche perché diciamo che in questo caso anche Farello si è posto nel difendere l'operato del Comune un po' come Pilato, laviamocene le mani, ora c'è un'altra Regione. Però io penso che questa agenzia unica appaltante nata male, come si chiama? Agenzia unica. Non appaltante, esatto, che è nata lenta, è nata male, è nata aspettando le elezioni, è nata che non ha contenuto come dicevamo. Io penso che sarebbe quasi più veloce ripensare tutto, perché capisco che dire abbiamo sbagliato, ritorniamo indietro, abbiamo perso tot anni, è un po' scioccante.

Però forse ritengo che preso atto di una situazione, quando uno ne prende atto e si trova davanti ad un muro, un vicolo cieco, bisognerebbe avere il coraggio di ripensare alle cose e forse trovare una soluzione anche ripensando alla cosa più vicina e più veloce da quello che ci si prospetta. Poi logicamente è un po' scioccante quello che dico, perché abbiamo sempre detto che dobbiamo trovare un iter, però confrontandomi anche con l'Assessore al bilancio della Città metropolitana, non è che lui non abbia competenza, però purtroppo la Regione non gli fa avere competenza, a meno che non si ripensi qualche cosa.

È una cosa molto da lavorarci. Non so come dire, è un nuovo lavoro. Però io credo che sia doveroso, visto che non c'è più ordine in niente, non c'è più ordine, non volevo assolutamente dire a Franco che era inopportuno, però purtroppo questo che ha evidenziato De Benedictis sui posteggi che era una cosa di un nostro articolo 54, la notte, il giorno, è uno dei malesseri dei cittadini, come le villette collinari che sono sempre meno servite, perché noi sappiamo che in certe zone l'autobus dalle 9.00 in poi passa sempre meno. Quindi ci sono delle linee collinari assolutamente abbandonate, perché non ci sono i mezzi, non ci sono gli autisti. Poi l'Europa ci dà i soldi per le piste ciclabili. Assessore, è un orrore quel Bristol che posteggia davanti al Pontone. È un orrore per noi cittadini, per i turisti. Il Bristol posteggia davanti al Pontone. Io lo trovo veramente incredibile. Per poi passare queste mitiche biciclette che io non vedo. Si vede che non sono sportiva, ma io non le vedo tutte queste biciclette. Quindi capisco i soldi dell'Europa, dobbiamo andare avanti, perché il mondo si corre dietro, tutte queste cose che si dicono, soprattutto da quel lato, però, Assessore, concretamente, dobbiamo ricominciare daccapo.

Io capisco che è la solita battuta: andatevene a casa, adesso possiamo collaborare, possono collaborare da una parte, ma ricominciamo con la testa a ridisegnare un percorso fattibile per tutelare i cittadini, i servizi, perché l'altro giorno in conferenza dei capigruppo abbiamo audito i lavoratori degli appalti. C'è un ribasso d'asta del 27 %. Io in casa mia se ribasso i prodotti per la



COMUNE DI GENOVA

pulizia del 27 %, la casa rimane sporca. Quindi Assessore, è logico che o i lavoratori a casa, o il servizio fa schifo. Quindi qui bisogna ripensare, avere il coraggio di ripensare velocemente, ci vuole lavoro. Lei non si è mai tirata indietro dal lavoro, ci vuole lavoro e capacità. Per me, e ringrazio il presidente, l'amministratore delegato di essere venuto, però anche lui deve gettare la spugna. Io penso che i vertici devono fare dell'altro, perché in questo momento, abbia pazienza, presidente, ha dimostrato che non ha saputo fare sintesi, perché siamo allo sbando. Con tutto il rispetto. Tanto, la mettono da un'altra parte, non si preoccupi."

PASTORINO – PRESIDENTE

"Grazie consigliera Lauro.

Vedo non ci sono più prenotazioni. C'è il presidente di Amt che ha un impegno, manca un quarto a mezzogiorno. Prego, presidente."

RAVERA – PRESIDENTE AMT

"Volevo dire che dopo la risposta non posso trattenermi, perché devo andare. Anche se la consigliera Lauro mi vuole ancora qui, devo andare."

PASTORINO – PRESIDENTE

"Consigliere Grillo sull'ordine dei lavori, prego."

GRILLO (Pdl)

"Considerati gli impegni del presidente, considerato inoltre che alle 14.30 abbiamo un'altra Commissione consiliare, considerato inoltre che sono stati molti i quesiti posti dai colleghi nell'odierno incontro, valuti la Commissione eventualmente di aggiornare la riunione, ripartendo dalle repliche dell'Assessore e del presidente, e poi ancora un pronunciamento dei Consiglieri se soddisfatti o meno delle risposte che verranno date.

Valuti la Commissione, io poi mi adeguo."

PASTORINO – PRESIDENTE

"Grazie consigliere Grillo.

Ricordo ai Consiglieri che la Commissione ha già programmato un incontro con l'assessore Dagnino e con i vertici di Amt per quanto riguarda la fusione, la proposta di fusione di Genova Parcheggi con Amt, quindi quella tranche di domande io, se non me ne vuole il consigliere Putti, la toglierei già da questo, perché sarà molto più esaustivo farla nella Commissione della prossima settimana.

Per quanto riguarda l'aggiornamento della Commissione, mi rimetto all'aula. Nel senso che fermo restando che la prima cosa che mi sembra che i Consiglieri abbiano chiesto, sia l'audizione dell'Assessore regionale che metteremo in cantiere al più presto, anche alla luce di quello che diceva la consigliera Lauro nell'ultimo suo intervento.

Quindi io direi di passare immediatamente la parola al presidente Ravera, e poi valutare semmai verso mezzogiorno la sua proposta, presidente. Prego."



COMUNE DI GENOVA

RAVERA – PRESIDENTE AMT

“Grazie Presidente. Sul punto dell'appalto dei servizi di rimessa e manutenzione, di cui ho detto l'iter, quell'appalto ha messo a gara le stesse ore di servizio attuale con la facoltà, come abbiamo sempre inserito, anche nei contratti precedenti, di poterla ridurre. Quindi non è una novità da questo punto di vista.

Per quanto riguarda la selezione degli autisti, è aperta a tutti ovviamente. Nella fase successiva in cui si siederà la Commissione che, ricordo, sarà presieduta da un dirigente del Comune di Genova, decideremo come comportarci rispetto agli elementi di selezione vera e propria, in quel caso valuteremo tutte le possibilità per poter assumere i migliori autisti che noi possiamo assumere rispetto alle domande che arriveranno, che presumo non siano neanche poche. Mi aspetto che ci sia una buona affluenza. Più in generale, dico che al di là del mio compito stretto che è quello di fare interventi, facendo gli interessi dell'azienda, fino ad oggi siamo riusciti a contemperarli con l'indirizzo del Comune, anche con un non stravolgimento delle situazione sociali dei cosiddetti lavoratori degli appalti. Quindi abbiamo ben presente che ci sono questi due elementi. Fino ad oggi un equilibrio più o meno soddisfacente, ma nell'interesse primario di Amt, siamo riusciti a trovarlo.

Per quanto riguarda il biglietto integrato, se n'è dibattuto tante volte anche con i dati ultimi della ricerca. L'azienda ha fatto delle sue proposte anche in questa sede, Trenitalia ne ha portate di altre, alla fine ovviamente gli unici deputati a scegliere siete stati voi, in più di un'occasione e anche la Giunta regionale dall'altro lato. È vero che noi abbiamo un biglietto integrato, non abbiamo un'integrazione programmata dal servizio, quindi si è iniziato dall'ultimo pezzo e non dal primo. Bisognerebbe che i soggetti deputati, l'agenzia o se non funziona l'agenzia, che è nata anche per questo, qualcun altro iniziasse a programmare il servizio, tenendo a mente sia i treni che la gomma, quindi mettendosi nei panni dell'utente e non di altri soggetti.

Sui bilanci negativi. Gli ultimi due bilanci negativi si sono chiusi positivamente. Quindi non so da che punto di vista si dicesse che sono negativi, ma dal punto di vista del dato bilancistico sono bilanci chiusi in nero e non in rosso.

Per quanto riguarda la polizia municipale a bordo, ovviamente non abbiamo preclusioni, ma è noto come sia le forze dell'ordine più propriamente dette, che la polizia municipale, non abbiano questa grande disponibilità negli organici per effettuare interventi. Noi abbiamo chiesto una maggiore attenzione anche negli ultimi incontri che ho avuto in Prefettura e Questura, ma allo stesso consigliere Anzalone ovviamente non sfugge la situazione della disponibilità di organici di tutte queste forze.

I passeggeri. Il calo dei passeggeri oramai è un *trend* negativo nazionale che va avanti da quattro o cinque anni. Qualsiasi statistica fatta da chiunque, da qualsiasi soggetto lo attesta e non c'è stata nessuna misura tentata in diverse aziende da diverse parti, che è riuscita ad invertire questa tendenza. Ovviamente tantomeno questa tendenza ci si può aspettare che si inverta con l'offerta che noi riusciamo a mettere su strada al cittadino. Il cittadino valuta ovviamente oltre alla frequenza del servizio, valuta la qualità del mezzo che ha a disposizione. Questo oramai è risaputo. C'è una risposta positiva sull'aumento dei passeggeri rispetto ad un aumento della qualità del servizio, come ovviamente non siamo in grado di assicurare, né di offrire in un futuro abbastanza prossimo.

La questione Atp. Ho avuto modo anche di, non è segreto questo, perché ne abbiamo discusso, ho dato un'informazione anche in questa sede più di una volta, ma la partecipazione che Amt ha diritto di prendere entro fine anno in Atp, deriva dall'approvazione del concordato che è avvenuta qualche mese fa, che ha previsto la conversione del credito che Amt vantava verso Atp per attività



COMUNE DI GENOVA

svolte negli anni, prima in un'opzione, poi in azioni. Quindi non ci è stata data possibilità, non è stata una scelta di Amt. O prendevamo in cambio le azioni o non prendevamo niente. Parliamo di Atp spa, la quale poi controlla Atp Esercizio che è quella che, come dice il nome, effettua il servizio quotidianamente.

Per quanto riguarda il biglietto elettronico, anche qui a tutti noi sembra sempre di pestare l'acqua nel mortaio. Il Belt è evidentemente fallito, anche formalmente. In primavera si attendeva da parte della Regione, in collaborazione con Liguria Digitale, un nuovo bando per un nuovo sistema di bigliettazione elettronica, cui noi come azienda abbiamo collaborato. I nostri uffici hanno dato il proprio appoggio, i propri indirizzi. Speriamo che arrivi e non so che altro aggiungere.

Sulla Genova-Casella che è stato un altro tema di divertimento estivo sui giornali, non so che dire francamente. Dal punto di vista prettamente contrattuale, per Amt è un buon contratto quello che ha con la Regione per la Genova-Casella. Magari avessimo un simile contratto anche per altre attività. Quindi non è che possa lamentarmi più di tanto. Prego?

Se vengono giù i versanti, non è colpa di Amt, evidentemente. È ovvio che con l'attività di trasporto pubblico locale, c'entra pochino quella roba lì.

Comunque, finché per noi è un contratto che non produce negatività, lo gestiamo al meglio come abbiamo sempre dato prova di fare anche alla Regione, nonostante le polemiche ricorrenti.

Ricordiamo che quello è, come sapete benissimo, oltre ad avere una copertura dei costi da tariffa, come ricordava il consigliere Malatesta, di appena l'8 %, quando viaggia, porta circa ottanta persone al giorno. E il servizio sostitutivo su gomma che assicuriamo adesso a termini di contratto, non è meno soddisfacente rispetto a quello. Non sono mie considerazioni quelle da fare sul fatto che una simile ferrovia abbia un avvenire o non lo abbia. Come Amt, fintanto che non ci metto 1,00 euro del mio bilancio, non ho nulla da dire. Nel momento in cui dovesse variare la situazione o nel momento in cui il contratto va a scadenza, cioè nel 2019, chi ci sarà, farà le considerazioni che dovrà fare.

I treni della metropolitana. I sette treni nuovi andranno in esercizio entro la primavera, marzo/aprile 2016 con un miglioramento della frequenza di circa un paio di minuti, dai sei o sette attuali si andrà ai cinque minuti. Quindi un buon risultato. Penso di avere risposto a tutte le domande. Chiudo dicendo che ovviamente, come ho già avuto modo di dire, questa è un'azienda di cui ci siamo occupati per farla sopravvivere, mancando ad oggi tutti gli elementi che possono concorrere a delineare un piano autenticamente strategico. Quando questi ci saranno, sicuramente le proposte potranno arrivare. Grazie.”

PASTORINO – PRESIDENTE

“Grazie presidente Ravera.
Sull'ordine dei lavori? Sulla domanda, prego.”

DE PIETRO (M5s)

“Grazie. Io mi volevo riferire al problema della difficoltà di accesso alla bigliettazione via web che Amt sta soffrendo da tempo. Volevo sapere se sono stati risolti i problemi che ci sono con il rinnovo degli abbonamenti fatto direttamente sul computer, considerato che ci sono anche difficoltà di accesso agli uffici veri e propri per gli orari. E se c'è in programma qualche miglioramento sulla parte di biglietto via sms per cercare di ovviare, uno, al problema del costo aggiuntivo che si ha facendo il biglietto via sms, e poi anche la tipologia di biglietti acquistabili. Grazie.”



COMUNE DI GENOVA

RAVERA – PRESIDENTE AMT

“Sugli sms stiamo sicuramente studiando degli allargamenti della possibilità di acquisto. Questo non c’è dubbio. Insieme ai soggetti sul mercato. La ricerca è continua rispetto ai miglioramenti, anche perché è uno strumento molto utilizzato da quando l’abbiamo reso più semplice, e in prospettiva assieme al pieno funzionamento del *on line* per l’annuale, è destinato a creare una buona efficienza rispetto alla vendita dei biglietti.

Sull’ *on line* abbiamo sistemato la parte vecchia del contratto con il vecchio fornitore Almaviva, fornitore scelto a suo tempo da Regione e Datasiel, quindi è ripreso l’acquisto *on line*, eravamo arrivati praticamente a zero, perché non funzionava. Ora è ripreso, abbiamo dati confortanti. Però – come dicevo – siamo nell’attesa del nuovo Belt, questo è un momento di assestamento. Quello che abbiamo, adesso funziona. Per lungo tempo non è stato così.

Siamo in attesa di poter apprezzare le nuove scelte che la Regione vorrà fare. Nel frattempo ci sono state molte innovazioni tecnologiche, ci sono state scelte fatte in altre città che possono servire come banco di prova, ci sembrava che fosse tutto pronto, perché questa gara uscisse, invece ad oggi non abbiamo notizie.”

PASTORINO – PRESIDENTE

“Grazie Presidente.
Assessore, prego.”

DAGNINO – ASSESSORE

“Parto dall’intervento della consigliera Lauro, che mi pare converga abbastanza con quello del consigliere Farello. La situazione è molto complessa, l’iter legislativo della nuova *governance* è durato anni. Noi in sede anche di Consiglio delle autonomie locali vi ricordo che discutemmo tre versioni della legge. Indubbiamente la situazione adesso è una situazione che, al di là delle pendenze dell’Autorità della concorrenza che ovviamente bisogna aspettare questa data per vedere che cosa succede su quel versante, la situazione adesso è molto complessa, perché noi non siamo più autorità di bacino, perciò nel prossimo anno dobbiamo agire con concretezza, agire con buon senso come avete detto tutti.

I due temi qui sono la questione di aver scelto il bacino unico e il tema agenzia. Per onestà, mentre sul bacino unico la discussione è stata molto articolata e ci sono anche verbalizzazioni in Consiglio delle autonomie locali, dove gli enti si dissociavano da questa scelta, è stata molto articolata. Nell’agenzia, per onestà intellettuale, ci abbiamo un po’ creduto tutti. In un soggetto di pianificazione, di governo più integrato anche con il ferro. Ci abbiamo creduto tutti all’inizio. Certo, è nata con delle debolezze che vengono adesso.

Mi fa piacere che la consigliera Lauro abbia fatto questo ragionamento, perché davvero ci vuole coraggio, ma forse, se si lavora tutti insieme, è anche forse il momento politicamente più adatto per fare dei correttivi rispetto a questa cosa.

Per quanto riguarda invece domande più specifiche, il tema di «Servizi e sistemi», l’indicazione dell’Amministrazione è sempre stata fin dall’inizio quella – e l’azienda si è comportata così – di ovviamente intervenire come si interveniva su tanti versanti dell’azienda rispetto ai risparmi, ma di ridimensionare quel servizio, quel settore più di altri. E anche rispetto ad eventuali possibilità di riserve sulla selezione degli autisti, l’indicazione dell’Amministrazione è ovviamente



COMUNE DI GENOVA

rispetto alla normativa, perché è chiaro che la normativa è il quadro di fondo, ma anche di cercare di trovare un giusto equilibrio tra una selezione seria, vera e una valutazione dell'esperienza. Però chiaramente all'interno di percorsi codificati dalla legge. Però abbiamo molto attenzionato questo aspetto e lo stiamo seguendo.

Per quanto riguarda il tema del biglietto integrato che abbiamo affrontato tante volte in quest'aula, mi spiace che non ci sia il consigliere Villa, lui chiede i dati dell'utilizzo. Non si ricorda, questi dati sono stati forniti al Consiglio, in sede di Commissione più volte, perché abbiamo commissionato anche uno studio all'università che ha approfondito questi aspetti, perciò questi dati sono stati forniti. Più volte abbiamo discusso il tema e la scelta di mantenere l'integrazione, è stata una scelta che il Consiglio ha dato come indirizzo. Però adesso non c'è il consigliere Villa.

Per quanto riguarda la metropolitana, è arrivato il terzo treno dei sette, e adesso diciamo che dovranno arrivare uno dopo l'altro. Stanno facendo le prove di esercizio.

Il tempo. Una volta messi in esercizio i nuovi sette treni, il tempo si abbasserà fino a cinque minuti di passaggio. E questo è l'ultimo grande investimento che ha fatto il Comune di Genova anche in conto capitale. Facevamo riferimento, il consigliere Farello faceva riferimento a scelte di investimenti in conto capitale, ma qui il Comune, anche a partire dall'Amministrazione precedente – noi abbiamo proseguito – ha fatto un investimento di quasi 35 milioni. Perciò è una scelta importante. Allo stesso modo va avanti il tema prosecuzione a Martinez con una definizione di un progetto preliminare già fatto. Naturalmente qui la situazione è complessa, perché le aree – come sapete – sono di Rfi, però non è fermo, si procede.

La velocità commerciale è ora a sedici chilometri all'ora di media in città, perciò è molto soddisfacente. Teniamo conto che nella corsia protetta di Corso Europa è diciannove.

Continuiamo con il lavoro sulla semaforizzazione prioritaria. Adesso abbiamo predisposto uno studio per la Val Bisagno, proprio perché anche se si va avanti con progettazione strutturata nella Val Bisagno, bisogna anche affrontare la realtà esistente che abbiamo inserito nel Pon Metro come richieste di finanziamento al Governo.

Genova-Casella. Mi dicevano che forse il dottor Ravera non ha risposto a tutte le domande. Il tema della Genova-Casella, io l'ho approfondito anche molto questo tema, quando ero Assessore in Provincia, certamente è un servizio che non fa parte della rete di Tpl, come natura, se non altro in ragione del bassissimo utilizzo, perché è utilizzato da un numero veramente esiguo di persone. Però è una infrastruttura con delle qualità, con dei valori eccezionali da altri punti di vista ovviamente, e a mio parere – questa è sempre stata la mia idea – lì si dovrebbe puntare. Purtroppo vive questa situazione ambigua. Teniamo conto che se fino a due anni fa arrivavano risorse ministeriale dedicate per la Genova-Casella, perché fa parte di quella famiglia di ferrovie che sono passate alle Regioni, come la Granarolo, una famiglia particolarissima, ce ne sono molto poche in Italia, perciò aveva fino a due anni fa risorse dedicate sia per l'esercizio che per gli investimenti. Difatti sulla Genova-Casella in proporzione si stanno facendo investimenti notevolissimi, 5 milioni per un nuovo treno. Notevoli. Teniamo conto che da due anni a questa parte le risorse per la Genova-Casella vengono dal fondo regionale, cioè vengono dal fondo comune dei trasporti, non c'è più il finanziamento dedicato. Perciò qualche riflessione da questo punto di vista bisogna anche farla.

I lavori hanno avuto dei tempi lunghi e complessi per ragioni oggettive. Ogni evento alluvionale crea delle problematiche di dissesto dei versanti. Questo aspetto si è incrociato con il rifacimento dei due ponti che erano stati bloccati dal Ministero delle infrastrutture. Abbiamo bloccato il servizio, perché i due ponti dovevano essere fatti. L'Ustif aveva bloccato il servizio. Le gare relativamente al rifacimento dei due ponti sono state complesse, però le cose vanno avanti.



COMUNE DI GENOVA

Con difficoltà, ma vanno avanti. I dati precisi comunque ve li forniamo tranquillamente. Mi pare di avere più o meno, se no ne parliamo in un'altra occasione.”

FARELLO (Pd)

“Io volevo solo aggiungere una cosa, perché ce l'ho qua. A fine Commissione. Io come nucleo familiare, spendo 1.020,00 euro per fare abbonamenti del trasporto pubblico di Amt tutti gli anni. Sono contento di farlo, non credo che tutti coloro che qua fanno grandi pontificazioni sul trasporto pubblico abbiano un costo unitario uguale al mio. Non credo che moltissimi ce l'abbiano. Anche perché conto i Consiglieri che hanno il casco, perché poi è facile fare i difensori di un servizio che non si utilizza. Detto questo, che queste mie risorse vadano a pagare in parte un servizio che con il trasporto pubblico locale non c'entra nulla, perché la ferrovia Genova-Casella è un lusso e i lussi ce li si possono permettere, una volta che si è mangiato la sera, a pranzo e a colazione. Dopo vengono i lussi. In questo Paese esiste una nobile e virtuosissima fondazione delle Ferrovie dello Stato che riconverte le cosiddette piccole linee ferroviarie in strutture di accoglienza e di servizio turistico, cosa nobile, virtuosa e che potrebbe essere benissimo replicata all'interno della città di Genova, della Città metropolitana di Genova per la ferrovia Genova-Casella.

Chi pensa che quel servizio possa essere pagato con il fondo regionale dei trasporti per il trasporto pubblico, deve fare una seria riflessione sul buon senso che ha nella propria testa.”

GRILLO (Pdl)

“Come era prevedibile, nessuna relazione pervenutaci preventivamente alla convocazione della Commissione, risposte che non sono state fornite a tutti i colleghi e ai Consiglieri che sono intervenuti, quindi massima insoddisfazione da parte mia e formalizzerò già in giornata, rispetto ai quesiti che ho posto, un aggiornamento della Commissione consiliare, perché è inconcepibile che vengano convocate riunioni che i colleghi e i Consiglieri pongano dei quesiti e che poi non abbiano, rispetto ai quesiti posti, adeguate risposte. Massima insoddisfazione e formalizzerò nel merito una richiesta di aggiornamento della seduta.”

BOCCACCIO (M5s)

“Una cosa velocissima. Se abbiamo esaurito gli argomenti e cogliendo la presenza dell'Assessore, che sicuramente lei ha già informato, ieri abbiamo presentato una proposta di fusione per incorporazione, ci farebbe piacere se l'Assessore ci potesse indicare una disponibilità, faremo una Commissione apposita come concordato con i colleghi, ma se lei magari potesse concordare con il Presidente una disponibilità già la prossima settimana per inserire questa cosa. Non mi servono risposte, era solo una segnalazione.

Se mi permette, una cosa che non c'entra niente dalla quale abbiamo iniziato, visto che è stato oggetto della votazione, volevo ringraziare lei, vicepresidente Pastorino, perché in questi tre mesi ha lavorato davvero bene, in reggenza di presidenza. Ne abbiamo parlato più volte personalmente, mi piaceva farlo pubblicamente.”

PASTORINO – PRESIDENTE

Ringrazio tutti e chiudo la Commissione.



COMUNE DI GENOVA

ESITO:

2) Situazione Management	AMT - Audizione	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
-----------------------------	-----------------	-------------------------

Il Presidente alle ore 12.10 dichiara chiusa la Commissione.

IL SEGRETARIO
(Liliana Lunati)

IL PRESIDENTE
(Gian Piero Pastorino)