



Comune di Genova

COMMISSIONE III – BILANCIO COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica del 15 ottobre 2015

VERBALE

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

Assume la Presidenza il commissario Padovani Lucio Valerio.

Svolge le funzioni di segretario la signora Merlini Maria Grazia.

Ha redatto il verbale la ditta Digitech.

Alle ore 09:32 sono presenti i Commissari

4	Anzalone Stefano
7	Boccaccio Andrea
8	Bruno Antonio Carmelo
11	Caratozzolo Salvatore
9	Chessa Leonardo
5	De Pietro Stefano
1	Gioia Alfonso
10	Lauro Lilli
2	Nicolella Clizia
12	Padovani Lucio Valerio
6	Pastorino Gian Piero
3	Putti Paolo

Intervenuti dopo l'appello:

1	Balleari Stefano
2	De Benedictis Francesco
3	Farello Simone
4	Grillo Guido
5	Malatesta Gianpaolo
6	Musso Enrico
7	Repetto Paolo Pietro
8	Vassallo Giovanni

Consiglieri non componenti:

1	Burlando Emanuela
---	-------------------

Assessori:

1	Dagnino Anna Maria
2	Miceli Francesco

Sono presenti:

Dott. Claudio Gavazzi (Direttore Generale GENOVA Parcheggi); Signor Andrea Gamba (FILT Genova); Signor Camillo Costanzo (FILT Genova); Signor Giuseppe Gulli (UIL Trasporti); Dott. Mario Orlando (Presidente GENOVA Parcheggi); D.ssa Carla Pedrazzi (S.O.I.); Dott. Mauro Tallero (S.O.I.).

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

Analisi e approfondimenti circa i futuri possibili assetti societari di Genova Parcheggi.

PADOVANI - PRESIDENTE

Buongiorno a tutti. VI Commissione per l'analisi e approfondimenti, come concordato, su Genova Parcheggi. Vi informo che stamattina la Regione non ci sarà, perché visto i tempi che avevamo, abbiamo provato ad incrociare le date e non siamo riusciti a trovare una soluzione. Molto gentilmente però l'assessore Berrino ci ha detto che è disponibile a venire qui rispetto alla questione dello scenario, e vuole farsi trasmettere il verbale della Commissione. Quindi possiamo aggiornarci rispetto allo scenario. Stamattina non lo avremo.

Viceversa, abbiamo qui come concordato, il *management* e il sindacato, che se si siedono qui, poi li facciamo intervenire. E come avete visto, abbiamo messo agli atti il documento del *advisor* un po' datato, cui faceva riferimento Farello, e il documento del sindacato. Mentre invece per quanto riguarda le slide che proietterà adesso Genova Parcheggi, verranno allegate agli atti appena possibile. Le abbiamo scaricate sul computer.

Possiamo cominciare, darei la parola all'azienda. Prego.

GAVAZZI - DIRETTORE GENERALE GENOVA PARCHEGGI

Sono qua per raccontarvi di nuovo i numeri di Genova Parcheggi, anzi, a presentarveli. La volta scorsa qualcuno mi ha rimproverato che non avevo le *slide* con me, quindi me le sono procurate. Quindi se mi date dieci minuti, vi presento Genova Parcheggi attraverso le *slide*.

PUTTI - M5S

Chiedevo se il Partito democratico che è il soggetto più grosso del Consiglio, è stato invitato o ha avvisato la Commissione, perché non c'è nessuno e volevo sapere.

PADOVANI - PRESIDENTE

A domanda retorica, non rispondo.

GAVAZZI - DIRETTORE GENERALE GENOVA PARCHEGGI

Come vi dicevo, vi ho rappresentato i numeri della società, la fonte principale è il bilancio e i bilanci di esercizio che avete già, ma che potete facilmente reperire perché sono depositati, quindi cerco di rappresentarvi semplicemente i dati oggettivi. Almeno credo siano così proprio.

Passiamo alla prima *slide*. Una premessa certamente nota, Genova Parcheggi è in regime di *house providing* che, come sapete, legalmente prevede che sostanzialmente la società sia un'emanazione diretta della civica amministrazione, che in particolare ne determina anche strategie e politiche aziendali.

Passiamo alla seconda *slide*. Questo è il valore della produzione, vedremo più avanti come è composto, il valore della produzione dal 2010 al 2014, sono i valori di bilancio. Come vedete, c'è stato un progressivo calo

del valore della produzione, perché abbiamo anche noi risentito della crisi e di alcune variazioni di quote auto o sospensioni temporanee anche piuttosto lunghe come quella per il ricorso al Tar della bassa Val Bisagno.

Il 2014 ha visto una perdita di ricavi consistente, dovuta agli eventi alluvionali. Fino al 30 settembre, la trimestrale al 30 settembre, quindi *ante* alluvione, registrava un più 2 per cento rispetto all'anno precedente e quindi proiettando quel più 2 per cento rispetto all'anno precedente, avremmo terminato, non ci fosse stata l'alluvione presumibilmente, perché non abbiamo la sfera di cristallo, in ripresa rispetto agli anni precedenti. Quindi la colonna blu indica la nostra tendenza prima degli eventi alluvionali.

I costi. I costi della produzione sono costantemente scesi, perché l'azienda ha fronteggiato la crisi con delle manovre di contenimento dei costi, che vedremo nel dettaglio. C'è solo un'inversione nel 2012, quando c'è stata una revisione del contratto di servizio, e quindi è stato aumentato il canone di concessione. Per cui, come vedete nella grafica verde, l'incremento complessivo dei costi è decisamente inferiore al solo incremento del canone di concessione. Questo significa che a parità di canone di concessione, gli altri costi sono diminuiti, e quindi il *trend* di discesa dei costi è proseguito anche nel 2012.

Il risultato economico degli anni 2010/14 *ante* imposte è il seguente. 2010 lo vedete, 2011 è sceso per la contrazione dei ricavi, il 2012 avete visto l'aumento dei costi, è ripreso nel 2013 perché è proseguita sensibilmente la riduzione dei costi a compensare anche l'aumento del canone. Ovviamente il 2014 anche il bilancio ha risentito, parliamo del valore *ante* imposte, *ante car-sharing*, degli eventi alluvionali. Vedremo più avanti che la perdita è inferiore decisamente alla perdita di ricavi.

Tanto per dare dei numeri, chi ama i numeri, la percentuale di avanzo rispetto al valore della produzione oscilla dal 5,3 ad una ripresa nel 2013 del più 4 per cento. Ovviamente l'alluvione ha una ripresa negativa.

La *slide* successiva dettaglia, sempre dati di bilancio, li potete reperire sui nostri bilanci, dettaglia come la riduzione dei ricavi rispetto all'anno precedente, quindi non rispetto alla proiezione, sarebbero stati decisamente di più, ma semplicemente rispetto all'anno precedente, cioè al 2013, sia stata nettamente superiore alla perdita. Questo significa che il *trend* della società anche per il 2014 era positivo.

Nella *slide* successiva vi illustriamo la ripartizione dei nostri costi. Vado veloce perché sono tutti dati che avevo già fornito senza *slide*, e quindi proseguo velocemente. Come vedete, ci sono quattro voci fondamentali che costituiscono l'86 per cento. Queste voci sono difficilmente comprimibili, se non con manovre straordinarie. Il 51 per cento è il costo del personale, il 23 per cento sono i costi di concessione, il 10 per cento sono gli ammortamenti conseguenti agli investimenti effettuati nel tempo, e il 2 per cento sono imposte e tasse. Quindi tutti gli altri costi di esercizio, dalle assicurazioni alle utenze a qualunque altra spesa, sono in questo 14 per cento, che è l'area nella quale si riesce ad agire con efficacia per ridurre i costi.

Nella *slide* successiva vi dettaglio anche la variazione dei costi, quindi illustro le manovre fatte dalla gestione nel periodo 2010/14, dati di bilancio. Quindi le voci Cee sono rappresentate esattamente come sono rappresentate in bilancio. E quindi come poi vedete, sull'acquisto materiali c'è stata una contrazione del 41,2 per cento, sui servizi del 18,8 per cento, il canone è aumentato del 7,4, gli oneri diversi di gestione sono diminuiti del 12,6 per cento, gli ammortamenti del 25,4 per cento. Questi sono gli indicatori che illustrano gli interventi fatti dalla gestione per compensare la diminuzione dei ricavi dovuti soprattutto alla crisi e altri aumenti esterni come quello del canone.

A parte ho voluto lustrare il costo del personale, che è uno degli argomenti sensibili. Quindi come vedete, tra il 2010 e il 2011 c'è una crescita, poi con l'intervento del calo del fatturato c'è un *trend* che va a ribasso e riprende nel 2014, perché abbiamo assunto delle persone provenienti da altre partecipate. In particolare, Sporting Genova in liquidazione e Fiera di Genova.

Ma credo che sia più interessante la *slide* successiva che divide il costo del personale, che avete visto prima con la dinamica complessiva totale che vedete da bilancio, evidenzia due elementi. Uno, il costo del personale che ho definito inerziale in verde. Quindi a parità di costo unitario/ora, definiamolo così, il costo del personale costantemente è sceso dovuto sia al blocco del *turnover*, sia al controllo dello straordinario e ad altri interventi. Interventi che hanno solo parzialmente compensato gli aumenti del contratto nazionale. Quindi è stato ripartito. La parte rossa è quella che dice quanto hanno cubato gli aumenti del contratto nazionale collettivo, che è stato rinnovato dal 2010 ad oggi due volte.

Andando avanti, volevo illustrare quello che è stato il ritorno per il Comune in diciotto anni di vita, in diciotto anni di concessioni. Il Comune ha investito un capitale di 516 mila euro alla costituzione, che è il nostro capitale sociale. È stato integralmente restituito alla fine del primo esercizio come dividendi, e quindi poi con questo capitale sociale abbiamo prodotto, direttamente e indirettamente, per il Comune 109 milioni. Sono tutti numeri ufficiali.

Vediamo come. Investimenti in autofinanziamento, abbiamo costruito un parcheggio, ne abbiamo sopraelevato un altro, abbiamo attrezzato le aree, eccetera in questi anni per 15,512 milioni di euro. Abbiamo pagato direttamente al Comune canoni di concessione, imposte e tasse per 33,66 milioni di euro. Abbiamo pagato ad Ami nel momento in cui con la costituzione di Ami, la concessione è passata ad Ami, quindi noi abbiamo lavorato per conto di Ami, e poi è ritornata a noi con la liquidazione di Ami, quindi versavamo direttamente ad Ami il corrispettivo del canone di 5,134 milioni di euro. Abbiamo prodotto multe per il Comune che incassa direttamente. Questo numero non figura nel nostro bilancio, perché il Comune le multe le incassa direttamente, però è una produzione che deriva direttamente dall'attività di Genova Parcheggi, nominalmente per 53 milioni di euro. In particolare, le multe emesse dagli Adt dal 2009 in realtà, perché è da allora che abbiamo questi servizi, quindi non dall'inizio, sono l'equivalente a 14,3 milioni di euro. Quelle che derivano dal controllo dell'accesso al centro storico con le telecamere, hanno un monte nominale per 38,772 milioni di euro.

Infine avevamo accantonato utili per 1,8 milioni, che sono stati utili per ripianare la perdita, sono stati utilizzati per ripianare la perdita dello scorso anno. Per cui, l'azionista non ha versato nulla, ma semplicemente abbiamo ridotto le riserve. Abbiamo utilizzato le riserve per ammortizzare la perdita. Questo è un argomento che avevamo già affrontato nelle precedenti Commissioni.

Vediamo il canone di concessione. C'è la convinzione che noi diamo poco. Questo è un discorso che sento spesso. Allora ho pensato di raccogliere un po' di dati ufficiali. Non sono facilmente reperibili a livello pubblico, così ho trovato quello al quale tutti possono accedere, e lo vedrete dopo. Milano a livello di convenzione paga il 15 per cento sui soli ricavi da sosta. Cioè grattini e parcometri in percentuale. Il canone che noi paghiamo, calcolato sui ricavi da sosta che non sono l'unica attività che noi abbiamo, quindi sui ricavi diretti da sosta, del 35 per cento. Vediamo credo una notizia interessante, per chi vuole vedere, questa è una notizia presa dal Corriere della Sera accessibile su tutti, basta fare un'indagine su internet, notizia del Corriere della Sera del 27 aprile 2013, il Comune di Milano incassa dal suo concessionario pubblico, ha incassato nel 2012 1,9 milioni di euro, poco più della metà di quello che diamo noi. Solo che ha dato in concessione secondo le tesi, o 70 mila o 50 mila, cioè da tre a sette volte il numero di posti che noi abbiamo. Questo è solo per avere un dato di confronto, che è facilmente reperibile da chiunque.

Vediamo la ripartizione dei ricavi, anche per definire meglio su cosa viene calcolato il canone. Il canone è attinente ai ricavi da sosta a rotazione, che sono solo il 56 per cento del nostro fatturato. Mentre invece abbiamo altre attività, il rilascio delle autorizzazioni che sono di varia natura, dall'accesso alla Ztl, ai permessi blu area, ai permessi provvisori, ai permessi disabili e ogni altro che rappresentano il 15 per cento. Il rimborso che abbiamo per gli ausiliari, per l'attività degli ausiliari che sta al di sotto del costo diretto e delle penaline, quelle famose che vedete in giro, che è la parte quindi del recupero crediti, vale il 13 per cento. Altri ricavi, servizi vari, eccetera, valgono il 16 per cento.

Quindi in realtà la misurazione del nostro canone va effettuata sul 56 per cento dei ricavi di Genova Parcheggi e non sull'intero monte così come in ogni altra città, perché il canone si paga per la gestione della sosta a pagamento. Questo per correttezza di confronto.

Vediamo l'andamento dei posti auto in concessione. Noi abbiamo tre nature di posti in concessione al Comune di Genova. La blu area, la sosta a rotazione su isole azzurre, ovvero quelle dove l'abbonamento non vale, quindi in piena disponibilità di sosta a rotazione, e parcheggi ai residenti a tariffa agevolata. Il numero dei posti in concessione ovviamente è strettamente collegato al canone e anche ai ricavi. Come vedete, abbiamo nel 2014, 17.681 posti nominali, vedremo più avanti la loro natura, di blu area; abbiamo 1.576 isole posti auto isola azzurra, e 1.232 in abbonamento (residenti).

Guardando la *slide* successiva, vediamo che i ricavi invece hanno un andamento esattamente diverso da quello del numero di posti. Ovvero i posti auto a rotazione isole azzurre hanno prodotto ad esempio nel 2014, viziato dall'alluvione, 3,936 milioni di euro di ricavi, quindi 1.500 posti hanno prodotto la maggior parte dei ricavi. E vedremo poi perché. I 17.700 posti hanno prodotto 2,5 milioni. Gli altri posti, quelli in abbonamento, hanno prodotto 615 mila euro. Questa è la loro produzione, perché sono in affitto mensile a tariffa agevolata.

In particolare, nella *slide* successiva vediamo anche il valore unitario di ricavo per tipologia di posto, quindi quanto ogni singolo posto auto, che è un elemento di confronto con i ricavi delle altre città, è importante vedere quanto si ricava a posto auto a parità di natura di posto auto. Quindi vediamo che le isole azzurre, dove non valgono gli abbonamenti, ovviamente tutti questi dati sono privi di Iva, quindi anche dalla tariffa va scorporata l'Iva, per cui sono i ricavi netti. Vediamo la forte sproporzione, poi spiegheremo perché,

che c'è fra i ricavi che vengono dalle isole azzurre, dove non valgono gli abbonamenti, e i ricavi che provengono invece dalla blu area, dove insistono gli abbonamenti residenti.

Andando avanti, vedete che è fondamentale per la nostra attività l'andamento dei ricavi delle isole azzurre, che sono per l'area sosta a rotazione la maggiore fonte di ricavo. E come potete vedere, in questi anni il 7,6 per cento di posti auto a rotazione ha prodotto il 56,3 per cento dei ricavi della voce sosta a rotazione. Quindi è di tutta evidenza che l'andamento di questi posti, sia per natura quindi per ubicazione, sia per altro, è estremamente sensibile. Cosa che certamente voi conoscete, però i ricavi da sosta a rotazione sono condizionati da alcuni fattori. Partiamo dalla sosta libera. Certamente la tariffa e soprattutto il suo frazionamento.

Il frazionamento della tariffa, come voi sapete, noi abbiamo un frazionamento del 10 per cento ogni sei minuti, parcheggi ad esempio come il park Piccapietra paghi ora, o frazione di ora. Se stai dieci minuti di più, paghi la seconda ora. Questo non è indifferente ovviamente nei ricavi, come potete immaginare. Poi c'è la qualità dello stallo. È evidente che uno stallo in pieno centro in via Carducci o in via Ceccardi è ben diverso da uno stallo periferico in via Dodecaneso ad Albaro, proprio per frequentazione, per le capacità che ha l'area di attrazione e per la richiesta di sosta.

Ma uno dei dati fondamentale è la qualità e la quantità del controllo della sosta. Ovviamente il massimo di controllo di qualità e quantità si ottiene con i parcheggi chiusi in struttura, dove c'è una sbarra all'ingresso, una sbarra all'uscita, per cui l'evasione è assolutamente zero.

Mentre invece nella sosta lungo strada, come ci dimostra anche la *slide* su Milano, controllare tutte le macchine costantemente, è molto più complicato ottenere risultati prossimi al 100 per cento. Ma nettamente inferiori, perché la gente che non paga soste brevi, soste medie, eccetera, contando sul mancato controllo, e lo dimostra l'emissione di penaline e di multe, è assai frequente. Cosa che viene assolutamente azzerata nei parcheggi in struttura.

Poi c'è anche un'altra variabile importante per quello che ci riguarda, per quanto è corretta, ma influenza i ricavi unitari a posto auto, è la frequentazione dei disabili. Noi abbiamo registrazioni puntuali, per cui i parcheggi centrali abbiamo a volte la presenza addirittura del 60 per cento di auto disabili, che ovviamente non pagano, che sono ospitate gratuitamente nei posti auto destinati alla rotazione. Questo ovviamente influenza i ricavi. E poi, come dicevo prima, il frazionamento del pagamento è un dato estremamente sensibile.

Vediamo la *slide* successiva. Come vi stavo accennando, vediamo qual è la criticità nella gestione dei posti auto a rotazione su strada. Noi gestiamo nel 1.576 posti ripartiti su quarantasette aree che sono distribuite tra Pegli e San Martino. Quindi su un territorio estremamente vasto. Aree aperte, libere, quindi si entra e si esce senza nessun controllo, che dobbiamo controllare per poter ottenere il controllo strettamente correlato al livello di evasione, quindi alla capacità di ricavi. Un park in struttura, prendiamo Piccapietra, ha un numero di posti, in questo caso un terzo dei nostri, in un'unica sede. Piazza della Vittoria ha più posti di noi in un'unica sede. Quindi migliora enormemente la qualità del controllo, ma anche i costi ovviamente dedicati alle automazioni potete immaginare che sono diversi.

Vediamo le criticità delle isole azzurre, sempre per dare dei numeri. Noi abbiamo quarantasette isole azzurre che sono aperte dal lunedì al sabato, con orario 8:00-20:00. Ogni isola azzurra fa settantadue ore alla settimana per cinquantadue settimane, salvo le festività di rito. Lavorano con noi quarantasei addetti alla sosta, che operano cinque giorni alla settimana otto ore al giorno, cioè quaranta ore a settimana, per quarantasei settimane contrattuali tipiche. Sostanzialmente noi abbiamo 176 mila ore di apertura di parcheggi, che controlliamo con 85 mila ore/uomo, escluso l'assenteismo. Questo significa che non riusciamo a garantire, non abbiamo nemmeno il potenziale per garantire la presenza costante di un operatore per tutto l'orario di apertura per tutti i giorni. Quindi la modalità, la calibrazione del controllo, la rotazione del controllo per garantire la massima efficienza e la massima possibilità di ricavo, è uno degli elementi sui quali prestiamo la massima attenzione, oltre che su una forte professionalità dei nostri addetti, che hanno una lunga esperienza in questo.

I dati, questo è un commento che faccio, quindi mi rendo conto che è gratuito, però il ricavo della nostra società per la sosta su strada aperto, quindi senza interdizioni di alcun tipo, sono straordinari. Nessuna città d'Italia, io faccio parte del direttivo di Aipark, facevo parte fino a poco tempo fa, ora ho lasciato, per anni sono assolutamente unici.

Vediamo le criticità della blu area, perché anche questa risente delle caratteristiche di Genova. Noi abbiamo 67.988 autorizzazioni di varia natura, permessi dai residenti, alle varie categorie che hanno diritto, ai

disabili, a tutti quanti. Quindi sulla blu area gli aventi diritto a sosta gratuita o pagata con un *forfait* annuo sono 67.988. Questi gravitano su 17.681 posti. Quindi praticamente abbiamo quasi un rapporto di 1:4 tra posti disponibili e aventi diritto.

La realtà poi operativa, questa non è misurabile puntualmente, ma in maniera approssimativa, è che i posti che si liberano grazie alla mobilità, al movimento di questa gente che lascia il posto, che sono liberi e disponibili per la sosta a rotazione, vi ricordate gli incassi molto più bassi della blu area, perché in realtà il rapporto tra posti nominali, quelli per i quali paghiamo il canone di concessione, per i quali abbiamo la concessione, quelli realmente disponibili per la sosta a rotazione, è minimale. Sono ottocento/mille posti. Questi ottocento/mille posti sono controllati dagli ausiliari della sosta che sono quaranta, quindi hanno lo stesso disco orario, ognuno di loro per turno deve controllare circa mille posti, quindi deve fare una quantità di chilometri di strada imponente ogni giorno acqua, vento, pioggia, eccetera. Quindi non è un controllo semplice, tolto l'assenteismo. Per andare a trovare a macchia di leopardo, dove ci sono non aventi diritto e quindi per verificare se sono in regola o meno. Questo determina la dimensione dei ricavi della blu area.

Un'altra criticità di blu area è data che alcune zone, in particolare la zona H e la zona T, sono state istituite a cuscinetto, nel senso che un tempo inizialmente erano Zsl, sono state costituite a protezione della blu area per evitare eccessi di accumuli sul confine che sarebbero stati estremamente dannosi e deleteri. Quindi su pressione dei cittadini, dei Municipi ed altro, sono state istituite aree cosiddette a cuscinetto che sono improduttive. Ma lo scopo è proprio quello di proteggere la blu area. Quindi questo altera ulteriormente i dati statistici del numero di posti. Questo è per illustrarvi le vostre criticità.

Quindi io rapidamente vi ho riassunto quello che vi avevo raccontato solo a parole, forse in maniera quindi meno visibile, le volte scorse durante le Commissioni.

GAMBA – FILT GENOVA

Intanto un ringraziamento al Presidente, ai Consiglieri tutti per l'invito e per l'opportunità che ci date di portare la voce dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali sulla questione Genova Parcheggi.

Da quando mi occupo di questo settore, da quattro o cinque anni a questa parte, credo sia la prima volta che ci occupiamo di questo tema. Questa è, e questa è una nota negativa, la sensibilità che c'è da parte della città di Genova, e del Comune in questo caso, sulla questione Genova Parcheggi. Ed è uno dei motivi per cui su un progetto di fusione sia i lavoratori, sia le organizzazioni sindacali fatta in questo modo, non sono prettamente d'accordo.

Noi come organizzazione sindacale, come Filt-Cgil storicamente abbiamo sempre dato una spinta verso una aggregazione delle aziende partecipate. Era un contesto diverso, c'erano scenari diversi, parliamo dell'inizio del duemila fino alla fine dei primi dieci anni del duemila, dove comunque anche sullo scenario sia di Genova Parcheggi, quindi della politica della gestione dei parcheggi, sia del trasporto pubblico che sono i due temi che comunque vanno a combaciare con la delibera che verrà presentata, c'erano.

La preoccupazione che hanno i lavoratori, oggi i lavoratori dovevano essere in assemblea in Amt, oggi sono qua in assemblea in Consiglio comunale per capire qual è lo scenario futuro della loro azienda che gestisce da anni i parcheggi su Genova. Lavoratori che da anni hanno contribuito comunque a sviluppare l'azienda, un'azienda che non fa solo parcheggi, ma si occupa di altri atti amministrativi molto importanti in questa città. Un'azienda che nelle difficoltà che ha sempre trovato, e grazie alla competenza dei lavoratori ha sopperito a quella mancanza che c'era prima. Un dato su tutti è che neanche la metà delle ore lavorate dai dipendenti di Genova Parcheggi, che sono su strada, riescono a capire tutti gli stalli, gli orari degli stalli presenti sul territorio genovese. E questo è un primo dato.

È il dato che questa mancanza in parte sopperisce anche alla grande professionalità degli operatori, che hanno contribuito negli anni a sviluppare questa azienda. E nelle difficoltà che questi lavoratori di questa azienda hanno trovato in una mancanza di strategia che il Comune nel passato e oggi ha.

L'altra questione è che i lavoratori di Genova Parcheggi, naturalmente avete ricevuto tutti un documento che è stato votato a maggioranza in assemblea la scorsa settimana, sono preoccupati. Non solo come è legittimo che sia che il passaggio da un'azienda all'altra crea forte preoccupazione, anche se è un'azienda come Amt che ha 2.200 lavoratori, che gestisce il trasporto pubblico locale, che è un'azienda storica di Genova, ma è anche un'azienda che è in grossa difficoltà, come voi ben sapete. Io personalmente sono stato parte attiva delle giornate di mobilitazione in questi ultimi anni su Amt. È un'azienda che anno dopo anno rischia con i problemi tra i ricavi, i finanziamenti e l'andamento aziendale di andare gambe all'aria.

Ma non solo, la difficoltà di capire quale sarà il loro futuro contrattuale e di diritti nel passaggio da un'azienda all'altra. Se tutti i lavoratori passeranno da un'azienda all'altra, in che condizioni economiche, condizioni normative, viste anche le ultime novità sullo statuto dei lavoratori e sul *Jobs act*.

Queste cose fanno paura, perché se gestite come non sono state gestite in questi ultimi anni, creano una forte preoccupazione.

Per non sembrare schizofrenica come organizzazione sindacale, sulla questione del trasporto pubblico noi abbiamo sempre detto che si deve trovare un ambito unico, un'azienda unica, ma non ho mai detto che l'arrivo si deve fare attraverso la fusione delle aziende. Abbiamo fatto per anni diverse discussioni, discussioni anche a livello sindacale, ma a livello politico, dove ci siamo convinti tutti che ci debba essere un percorso per arrivare alla fusione delle aziende di trasporto pubblico. E la fusione deve avvenire attraverso progetti, deve avere intenzioni e che soprattutto si devono concretizzare in atti politici. E uno degli atti politici forte, poi condivisibile o meno, è stato dopo anni il cambio della legge regionale sul trasporto pubblico. Una legge dove all'interno di quella legge c'è un percorso, ci sono degli schemi, c'è un progetto condivisibile o meno, che è stato comunque impugnato dall'Authority, cosa che comunque sta facendo nel resto d'Italia. Ma all'interno ci sono anche le condizioni con cui avvengono quelle fusioni, cioè le protezioni che la legge dà ai lavoratori, quindi le clausole sociali, sia di reddito e sia soprattutto normative. E soprattutto anche con le ultime novità sul *Jobs act*. E quello è un percorso che dovrà essere avviato, sarà fatto, ma in un progetto.

L'altra difficoltà che vediamo qua sulla questione della delibera della fusione, è che manca il progetto. Manca un progetto sia sulla mobilità per quanto riguarda Amt, ma quella è un'altra storia, ma soprattutto per quanto riguarda Genova Parcheggi. Genova Parcheggi, o la politica sulla sosta, manca di una progettualità. La politica della sosta era nata, se non ricordo male, anni addietro per cercare di dare soluzione anche al trasporto pubblico, per cercare con la politica della sosta di incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico. Ma questo non è mai avvenuto. La politica della sosta è sempre andata avanti cercando di far fare cassa al Comune di Genova, e non cercando di, insieme alla politica dei parcheggi e al trasporto pubblico, di migliorare la vivibilità della città attraverso l'utilizzo maggiore del trasporto pubblico. E oggi ci troviamo di fronte a due realtà completamente diverse, che vanno separatamente. Da una parte la politica dei parcheggi e dall'altra il trasporto pubblico locale.

In questo scenario e con la nuova legge regionale sul trasporto pubblico locale, perché non è indifferente a questo scenario, il rischio è che un'incorporazione delle attività di Genova Parcheggi in Amt, provocherebbe una migrazione continua dei lavoratori di Genova Parcheggi, che oggi sono in Genova Parcheggi, da mercoledì se verrà approvata la delibera, potrebbero andare verso Amt, e un domani quando ci sarà la gara, quando mai ci sarà, entro 2019 dovrà esserci la gara sul trasporto pubblico locale a bacino unico, a tre bacini, a quattro bacini, e il rischio e le scelte che si potrebbero fare, sono quelle di una nuova migrazione di quei lavoratori.

Allora ai lavoratori cosa diciamo, che non hanno futuro? Che sono degli oggetti che si possono mettere qui e là ogni momento, a seconda delle volontà della politica o di una assenza delle strategie del Comune di Genova? Credo che questo i lavoratori non lo possono accettare, e non l'accettano. Non lo accettiamo neanche noi come organizzazioni sindacali.

Quindi sulla proposta di delibera, è chiaro che nasce da un vuoto della politica del Comune, un vuoto di programmazione sulle politiche della sosta. La preoccupazione quindi è forte.

Non solo, noi non crediamo neanche che così come è fatta, due aziende che hanno una situazione di bilancio diversa l'una dall'altra, non possano comunque in questo contesto andare a rafforzare un progetto. Genova Parcheggi è una società con centocinquanta dipendenti, che comunque amministra soprattutto i parcheggi a Genova, non ha una struttura né economica, né patrimoniale che possa in qualche modo andare a rafforzare l'azienda di trasporto pubblico o il trasporto pubblico. Viceversa, Amt nelle condizioni in cui è, non credo possa in qualche modo dare prospettive future ai lavoratori di Genova Parcheggi. Se però così non fosse, l'idea che in qualche modo si può anche creare, è che se qualcuno crede che Genova Parcheggi dia un valore aggiunto al trasporto pubblico locale, questo mi fa pensare male. Mi fa pensare che ci possa anche essere una possibilità di valorizzazione del trasporto pubblico di Amt, e che questa possa in un'ottica futura essere venduta ad un socio privato in maniera migliore. Non credo sia questa opzione, ma se fosse quella una convinzione, potrebbe anche esserci quel tipo di pericolo.

Quindi noi come organizzazione sindacale, come lavoratori di Genova Parcheggi, non siamo disponibili ad affrontare un percorso fatto in questo modo. Poi, al di là del gruppo, del partito che l'ha proposto. Noi vogliamo ragionare complessivamente delle aziende partecipate e del futuro delle aziende partecipate, cosa

andranno a fare, quale sarà il loro compito e quale sarà la loro missione. Non vorremmo, come è capitato ultimamente, che il tema delle partecipate sia addossato, la responsabilità, ai lavoratori. La delibera del 14 luglio ha dimostrato che il Comune di Genova ha indicato come veri responsabili, unici responsabili del dissesto economico di tutte le partecipate i lavoratori delle partecipate. Congelando di per sé gli aumenti retributivi o comunque cercando di contenerli.

Un dato credo che sia importante, non so se l'amministratore delegato di Genova Parcheggi l'ha detto, è l'ultimo, quella delibera potrebbe creare problemi in uno sviluppo di quella società. Se avesse intenzione di allargare il proprio operato, avremmo difficoltà a creare trovare soluzioni o occupazionali, quindi aumento di lavoratori, o addirittura fare accordi che possano garantire una espansione dell'azienda, a patto che si facciano accordi che diano qualcosa anche ai lavoratori. Quella delibera secondo noi è una catena che farà morire le aziende partecipate, e in questo caso Genova Parcheggi rischia anche maggiormente rispetto ad altre questo tipo di prospettiva.

Quindi noi siamo qui per cercare di trovare uno spiraglio di un'apertura di discussione con l'Amministrazione comunale e con la Giunta, di sviluppo in questo caso di Genova Parcheggi, ma di tutte le partecipate. Altre soluzioni al momento noi crediamo siano, soprattutto quella della fusione, dannose soprattutto per i lavoratori di Genova Parcheggi, ma anche per i lavoratori di Amt. Grazie.

Noi siamo disponibili naturalmente a rispondere a tutti i quesiti e a tutte le domande dei Consiglieri.

PADOVANI - PRESIDENTE

Siccome la posizione della Giunta è nota, io partirei con il dibattito, se i Consiglieri vogliono intervenire, poi eventualmente facciamo chiudere gli Assessori che sono qui entrambi, e ci diranno cosa ne pensano. Prego.

BOCCACCIO - M5S

Farei un primo giro di domande tecniche per avere alcuni chiarimenti, poi farei invece un po' di considerazioni di natura più ampia sia su quello che ho ascoltato dall'azienda e con quello che abbiamo letto e ascoltato dal sindacato.

Volevo sapere a quanto ammonta l'Iva sul canone, cioè se è il 22 per cento, se per caso ci sono altre aliquote. Volevo sapere come mai l'alluvione del 2011 non ha impattato sui conti dell'azienda. Vorrei sapere il fatturato totale nei ventuno anni della società Genova Parcheggi. E infine vorrei capire come viene contabilizzato nelle linee di ricavi il caso in cui io acquisto un *ticket* dai parcometri, e anziché parcheggiare in isola azzurra, parcheggi in uno stallone area blu. Cioè se questa emissione, questo incasso viene contabilizzato negli incassi isole azzurre oppure in altra parte.

BRUNO - FDS

Io volevo fare una domanda al sindacato, in particolare il passaggio che c'è stato, diciamo una denuncia, chiamiamola così, nella mancanza di una linea della sosta a Genova connessa con la mobilità.

Se fosse possibile, volevo che si entrasse un pochino più nel particolare, che si sottolineassero più gli aspetti, forse questo è stato fatto. Gamba ha detto che si cerca di fare cassa, ma non si è fatto politica di mobilità. Se potesse dare delle indicazioni su come possa fare questa politica di mobilità attraverso, secondo il sindacato, la regolazione della sosta.

PADOVANI - PRESIDENTE

Visto che non ci sono altre domande, io passerei alle risposte. Prego.

GAVAZZI - DIRETTORE GENERALE GENOVA PARCHEGGI

L'Iva è aliquota piena ovviamente. L'alluvione del 2011 intanto ha impattato sui ricavi, perché c'è stata una lieve discesa. Però a differenza dell'alluvione del 2014, non abbiamo avuto, erano diverse le zone interessate e lo stato poi oggettivo delle aree, per cui l'alluvione del 2014 ha comportato una sospensione quasi totale dell'esercizio su blu area per quasi due mesi e mezzo. È stata gradualmente riaperta.

Quindi mentre nel 2011, solo per i pochi giorni dopo l'alluvione per pochi giorni, quindi sono stati ammortizzati i ricavi, nel 2014 c'è stata una lunga sospensione decisa comunemente con l'Amministrazione

comunale, per gli scopi che avevamo già visto la volta scorsa, e credo che sia stato un atto dovuto ai cittadini genovesi. Questo è un commento ovviamente mio personale.

Riguardo l'emissione dei *ticket*, non voglio pensare male che ci sia l'insinuazione che noi facciamo delle camarille sul bilancio, per questo stiamo estraendo tutti i movimenti di ogni singolo parcometri in modo che li possiate vedere. Equivale questa affermazione a dire che farsi trucchiamo i bilanci, e non credo che volesse dire questo il signor Boccaccio. Ci sono parcometri, ogni singolo parcometro dà il suo *report* e ogni parcometro emette i *ticket* su quell'area, perché su ogni biglietto c'è anche scritto qual è il parcheggio che lo emette. Questo viene contabilizzato, per cui i dati vengono aggregati in automatico, per cui quelli che attengono alle emissioni su blu area, eccetera.

L'unico dato che viene ricavato percentualmente a livello statistico, è quello dei grattini. Quando hai un grattino in mano, lo puoi usare indifferentemente su blu area o sulle isole azzurre, quindi a questo punto vengono contabilizzati sulle isole azzurre i dati dei parcometri delle isole azzurre più i biglietti emessi da computer palmari. I nostri operatori operano esclusivamente sulle isole azzurre, e ogni biglietto indica la zona in cui uno parcheggia e per il quale ha diritto a pagare. Quindi c'è una contabilizzazione puntuale di tutto ciò che è emesso elettronicamente.

Per quello che riguarda i titoli di sosta, i famosi grattini, che sono comunque una percentuale minimale, in questo caso qua l'attribuzione viene fatta in ragione degli altri due dati. Quindi viene presa la somma dei grattini emessi elettronicamente sulle isole azzurre, la somma dei *ticket* emessi sulla blu area e per deduzione, l'unico sistema che conosciamo non potendo andare a contare un grattino per volta, attribuiamo proporzionalmente l'uso dei famosi grattini sull'una e sull'altra parte, considerando che mantengono le stesse proporzioni. Proporzioni non a livello economico, ma a livello numerico di biglietti emessi.

Tenete presente che la somma complessiva dei titoli di sosta è all'incirca intorno all'1 per cento dei titoli complessivi emessi, quindi non è un dato che sbilancia in maniera particolare l'attribuzione dei ricavi da un'area all'altra. Comunque il signor De Pietro ci ha chiesto, e noi gli stiamo estraendo i dati, gli daremo puntualmente tutti i dati in automatico, sono milioni e milioni di dati, glieli diamo. Non avremmo nemmeno il tempo di manipolarli, se questo pensate. Del resto, li avevamo già messi a disposizione al Movimento cinque stelle, invitandoli a venire in azienda a vederli.

GAMBA - FILT GENOVA

La domanda è stata posta noi, ma dovrebbe essere posta comunque a quest'aula e alla Giunta. Le organizzazioni sindacali teoricamente e tecnicamente non fanno questo tipo di lavoro. Poi noi abbiamo le nostre idee sicuramente sulla mobilità e sui parcheggi, come organizzazioni sindacali.

È risaputo che la nostra organizzazione, la Filt-Cgil, ma credo di parlare anche a nome della Filt-Cisl, sulla questione della politica della sosta integrata alla mobilità, abbiamo già espresso una nostra visione. Dicevo prima, eravamo partiti in un contesto diverso, dove si potevano integrare le due aziende, oggi questa cosa qua non è più possibile in virtù della legge regionale a bacino unico sul trasporto che toglie un po' di autorità al Comune di Genova, perché non ci sarà più il bacino del comune di Genova, e quindi in quel contesto all'interno del bacino del comune di Genova poteva in qualche modo anche starci dentro la politica della sosta, quindi la gestione della sosta e quindi l'integrazione. Oggi c'è un bacino unico regionale, dove la Regione determina e la Regione non ha in mano la politica dei parcheggi. Quindi già queste due cose qua sono di per sé non unificabili in un'unica azienda.

Poi ci si può anche arrivare con diversi processi. Sulla politica della sosta in funzione della mobilità, non si è mai fatta, perché lo dicevo prima, Genova Parcheggi nasce sicuramente per cercare di dare una mano alla politica del trasporto, far muovere meglio i genovesi con il trasporto pubblico locale, però non è stata messa in condizione, non tanto la società ma la politica della sosta di fare quel lavoro. Ma neanche l'azienda di trasporto pubblico, perché la scelta che è stata fatta, è di far pagare ai genovesi una tassa, chiamiamola com'è, o comunque una tariffa quando entra in città per cercare di far tenere al cittadino genovese la macchina a casa, però dall'altra parte il trasporto pubblico non è stato potenziato. Non si sono messi più autobus, non sono stati aggiunti chilometri. Anzi, è stato ridotto il numero di chilometri. E quindi i genovesi si sono adattati e hanno in qualche modo prodotto forse maggiori spostamenti con un mezzo privato, che non necessariamente è la macchina. Può essere la bicicletta, la moto. Infatti è aumentato tantissimo l'utilizzo del mezzo a due ruote.

Li c'è un'assenza. Per arrivare veramente ad un'integrazione, bisogna fare credo delle scelte. Se si fa una scelta di funzionalità della politica della sosta con il trasporto pubblico locale, non necessariamente la sosta guadagna, perché se si fanno le cose correttamente, potrebbe anche arrivare ad un punto dove ci sono poche

macchine in centro e il cittadino utilizza maggiormente il trasporto pubblico locale. Ma bisogna incentivare anche il trasporto pubblico locale.

Però come fare? Deve essere in qualche modo la politica. Noi idee le abbiamo già messe in campo, sono state già tutte in qualche modo bocciate, aspettiamo che la politica di questa città ci dica cosa voglia fare. Veramente sfruttiamo l'occasione su questa delibera che ha presentato il Movimento cinque stelle, per aprire una discussione importante sulla politica della sosta integrata con il trasporto pubblico locale, che non vuol dire integrare le due aziende. Ma può anche voler dire creare una situazione, dove le aziende, in questo caso le due aziende Amt e Genova Parcheggi, trovino le condizioni insieme alla politica di collaborare per arrivare ad un obiettivo. E l'obiettivo è far vivere meglio il cittadino genovese in questa città. Cioè cercare di farlo muovere possibilmente con il trasporto pubblico locale cercando, laddove è possibile, di utilizzare i parcheggi per aiutare, uno su tutti i parcheggi di interscambio mi vengono in mente. Sono stati fatti dei parcheggi di interscambio. Se oggi andiamo a vedere il parcheggio di interscambio credo sulla piastra di Staglieno, quella davanti al carcere, se la andiamo a vedere, è inutilizzata. Si vede che è stata fatta una scelta non corretta. Domani aprirà un altro parcheggio di interscambio, è stata realizzata l'opera, non so quando aprirà, davanti all'uscita di Genova est. Ma è un parcheggio piccolo. Un parcheggio di quelle dimensioni credo che non soddisfi le esigenze, e abbiamo avuto già la dimostrazione di quello che è successo davanti al carcere. Come viene utilizzato quel parcheggio davanti al carcere.

Bisogna sicuramente fare una politica della sosta sui parcheggi anche di interscambio, ma diversa da quelle che è stata fatta adesso, con maggiore coraggio e con maggiore determinazione.

L'ultima su tutte, vedo che il Comune di Genova sul parcheggio è ostaggio, li chiamo così, dei mercatali, perché quando c'è stata la discussione sulla blu area per quanto riguarda il mercato, mi sembra di Marassi di piazza Palermo, il Comune non è stato in grado di sopportare quel tipo di pressione. Come non è stato in grado di sopportare il tipo di pressione sempre dei mercatali per quanto riguarda Amt su piazza Galileo Ferraris, dove abbiamo sempre detto che deve esserci l'ambito di capolinea. Lì c'è sempre la pressione dei mercatali che impediscono quel tipo di opera. Scopriamo in questi giorni che invece a Sestri Ponente si sposterà il mercato in centro a Sestri Ponente. Almeno così si dice, è una discussione che c'è nel quartiere. Quindi su questo il Comune di Genova è debole, io registro questo.

Di fronte a questa debolezza, io non mi sento oggi di dare ulteriori indicazioni. Vediamo cosa farà l'Amministrazione comunale. Siamo disponibili a discuterne, nel bene naturalmente dei lavoratori, perché i lavoratori vogliono capire qual è lo scenario futuro e i lavoratori di Genova riscesi sono preoccupati di questo. Ma sono anche preoccupati se le cose rimanessero così, perché non c'è prospettiva futura.

GRILLO - PDL

Assessore Miceli, sono anni che in quest'aula viene posta alla nostra attenzione o vengono poste alla nostra attenzione le problematiche delle società partecipate. Direi che annualmente, da qualche anno a questa parte almeno un paio di volte all'anno si è affrontato questo problema, che ne discende anche da disposizioni nazionali, razionalizzazione della spesa, aggregazione per quanto è possibile di società, che svolgano ruoli che più o meno sono affini.

In tutte le occasioni in cui si è ipotizzato, senza pervenire a delle proposte concrete, di aggregare delle aziende, o ipotesi di aggregazione, e il Consiglio comunale qualche proposta in passato con ordini del giorno è stata fatta in quest'aula, direi in modo trasversale, sia dalla maggioranza che da parte dell'opposizione. Noi abbiamo sempre affermato con forza, anche con ordini del giorno che, qualora si pervenisse ad aggregare delle società, il personale doveva essere garantito.

In quest'ottica volevo chiedere, poi mi riservo di fare l'intervento sulla proposta di deliberazione, probabilmente Genova Parcheggi l'avrà detto stamane, ma sono arrivato in ritardo e poi per consuetudine io preferisco i documenti averli qualche giorno in anticipo, perché voglio studiarli, voglio commentarli con calma, tuttavia volevo chiedere, rispetto al personale in organico abbiamo precari all'interno dell'azienda, abbiamo personale a tempo determinato? Perché anche del personale precario e del personale a tempo determinato io credo dobbiamo tenere conto.

Quindi è una domanda che rivolgo riferita al personale, fermo restando che in linea di principio qualsiasi scelta a cui si perviene, il personale comunque deve essere garantito. Ma non dopo. Nell'atto stesso di un'eventuale fusione. Dico eventuale, perché la discussione è aperta, e su questo poi ci riserviamo di produrre un intervento.

BOCCACCIO - M5S

Ancora due cose al volo. La prima. Francamente sono un po' sorpreso dall'associazione di idee che ho ascoltato. Se avessimo dei dubbi sui falsi in bilancio o mancata contabilizzazione dei ricavi, non saremmo qui in aula, ma saremmo dalla magistratura. Quindi se io fossi superficiale nell'analisi, come ha fatto lei, nei confronti del mio intervento, direi che ho ascoltato delle *excusatio non petite*. Comunque mi manca il dato sul fatturato dei ventuno anni di Genova Parcheggi. Naturalmente non l'avete disponibile, ma se gentilmente ce lo poteste dare.

Aggiungo a questo punto, ho ricevuto una tabella dall'Assessorato la settimana scorsa secondo cui risulterebbe che c'è un arretrato di pagamento da Genova Parcheggi al Comune netto di circa 2 milioni e mezzo di euro. Nel caso le poste vengano contabilizzate con Iva, come è indicato su tale tabella, sarebbe di circa 1,7 milioni di euro. Volevo chiedere come mai c'è questo arretrato. E nel caso comunque se i servizi relativi invece a quello per cui il Comune paga Genova Parcheggi, sono stati nel frattempo fatturati oppure no.

FARELLO - PD

Tre cose, sperando di essere veloce, perché le audizioni di oggi hanno sollevato argomenti che abbiamo anche affrontato non soltanto nelle Commissioni su questa delibera, ma anche in altre occasioni, ma credo che sia bene riprenderle.

La pianificazione della mobilità e della sosta in un territorio non può e non deve essere determinata dall'ingegneria e dall'organizzazione delle società del Comune che svolgono quei servizi. La pianificazione è responsabilità esclusiva dell'Amministrazione o dei soggetti pubblici a cui eventualmente decide di delegarla. Se c'è un problema di pianificazione, è un problema del Comune. Non si risolverà mai, né che abbiamo una società, né che ne abbiamo quattordici, né che ne abbiamo tre, né che siano pubbliche, né che siano private. Il compito della pianificazione della mobilità e della sosta è in capo all'Amministrazione comunale, le gestisce nel suo territorio come ritiene più opportuno fare.

Ci sono dei problemi di pianificazione rispetto anche a quello che abbiamo sentito oggi? Sì, ce ne sono parecchi. Sono frutto di errori o non soltanto di errori, anche di scarsità di coraggio su alcune scelte, o di capacità di sostenerle nel tempo, che sono state fatte nel corso degli anni passati. Uso lo stesso esempio che ha usato Gamba, così almeno siamo a posto, anche perché correttamente ha usato un esempio, di cui sono responsabile personalmente, e quindi posso giudicarlo in maniera chiara.

È vero, il parcheggio di interscambio davanti al carcere di Marassi non funziona, per quattro motivi. Se io metto un'area di sosta a pagamento circondato dalla sosta libera, nessuno mette la macchina in un'area di sosta a pagamento, se ha un metro o una disponibilità di sosta libera che peraltro è maggiore, dal punto di vista quantitativo, della sosta a pagamento. Perché in un mercato un bene che costa zero è più appetibile di un bene che costa uno. Se poi il bene che costa zero, è in numero maggiore, ovviamente uno si rivolge a quel bene. Questo è sempre uno stallo, è sempre lo stesso posto. Difetto di pianificazione, perché l'Amministrazione comunale ha pianificato blu area fino a Staglieno proprio per potenziare anche il sistema di interscambio e incentivarlo, il negoziato in cui l'Amministrazione comunale è stata parte debole, e l'assessore Farello è stata parte debole con il Municipio, ha determinato che si partisse da un progetto di natura diversa. E questo ha portato ad un provvedimento che ha mostrato il suo primo limite.

Secondo limite, gli interscambi funzionano in genere con sistemi di trasporto pubblico molto forti, in grado di soddisfare una domanda molto elevata, in Val Bisagno per i motivi che conosciamo, in questo caso devo dire non solo per responsabilità dell'Amministrazione comunale, poi i motivi sono accumulati e cumulabili, l'offerta di trasporto pubblico su quell'asse che è pure un asse forte dal punto di vista della domanda di trasporto, non è così forte da giustificare una dinamica di interscambio, questo è sicuramente.

Terzo motivo per cui non funziona, proprio per contrastare l'elemento della gratuità dei parcheggi intorno in quel parcheggio, credo che sia abbastanza noto, l'abbiamo discusso anche in quest'aula su iniziativa dei diversi Consiglieri, gli abbonati annuali di Amt possono parcheggiare gratuitamente. Cioè il loro abbonamento vale anche come titolo di sosta. Non siamo mai riusciti ad introdurre anche la parte mensile. Ma questo se Genova Parcheggi viene fusa in Amt, non è che Amt improvvisamente è capace di risolvere problema o è capace di convincere il sistema regionale, che è competente per quelle cose, a trasferire l'elemento tecnologico che oggi ci permette di farlo sull'annuale anche al mensile. Non è l'ingegneria societaria che risolve il problema, è la nostra capacità di risolverlo complessivamente.

Tutti questi problemi sono risolvibili attraverso un'operazione di fusione societaria? No. Perché se si fondono le due società, o non si fondono, se l'Amministrazione comunale non è in grado di risolvere questa sua incapacità o poco coraggio, ce le mettiamo tutte, di pianificazione, questa roba qui non sta in piedi.

Il problema è serio. Io avevo una grande speranza da questo ciclo amministrativo, perché il trasporto pubblico è inutile, io lo dico sempre, lo ripeto anche stavolta, sono noioso, me ne rendo conto, ma ci sono anche altri che sono noiosi e altri. Però per una volta lo sono io. Non esiste un sistema urbano in cui attribuita la priorità al trasporto pubblico, la politica sul trasporto privato rimane invariata. Non esiste. Favorire il trasporto pubblico comporta in qualche modo, poi il *range* può essere più o meno elevato, il penalizzare il trasporto privato. Non esiste il sistema perfetto, dove il sistema privato funziona esattamente come prima e il trasporto pubblico viene favorito. Non funziona così. È chiaro però che attribuita questa priorità, bisogna essere conseguenti. E per essere conseguenti, su molti provvedimenti bisogna avere i voti dei Consigli comunali, perché quando ci sono i tranvieri o i dipendenti di Genova Parcheggi, in quest'aula siamo tutti per la mobilità pubblica. Quando ci sono gli ambulanti, siamo tutti per gli ambulanti. Gli ambulanti, ma potrei anche citare altri esempi. Le due cose non stanno in piedi. Se una è una priorità, è una priorità.

Io speravo da questo ciclo amministrativo, da come è composta quest'aula, che cambiasse almeno una cosa. Io quando ero Assessore, non avevo i voti in quest'aula per sostenere determinati provvedimenti. Io speravo che in questo ciclo amministrativo quest'aula, per come si è anche composta la maggioranza consiliare, avesse i numeri per sostenere iniziative che fossero chiaramente a favore della priorità del trasporto pubblico. E la gestione della sosta è a favore del trasporto pubblico se si pianifica in un certo modo piuttosto che in un altro, e se va in un'ottica piuttosto che in un'altra.

Secondo argomento. Io sono d'accordissimo con chi dice che c'è una grande incompletezza nella capacità di questo ciclo amministrativo, di questa Amministrazione di dare ordine al sistema delle partecipate in termini generali. Non è che affrontando un tema specifico, si risolve il tema generale. Il tema generale rimane aperto.

Io lo dico molto chiaramente, sono abituato a dire quello che penso, se questa Amministrazione avesse avuto la forza di perseguire una politica di riordino nel sistema delle partecipate adeguato, questa delibera non ci sarebbe stata. Perché magari i cinque stelle continuavano a pensare che andassero fusi Genova Parcheggi e Amt, non è questo il problema, ma si sarebbero ritrovati di fronte una politica generalmente coerente. Invece noi o sfogliamo il carciofo, o non abbiamo una politica.

Io l'ho detto già l'altra volta, lo ripeto, abbiamo parlato per anni in quest'aula, in questo Consiglio, per anni, non soltanto in questo ciclo amministrativo, del fatto che in un sistema metropolitano due aziende sulla gomma forse non avevano proprio tanto senso. Siamo riusciti di fatto a farne una sola, senza dirlo a nessuno. Poi ripeto, Atp di fatto è già di Amt. Però quasi, perché a furia di convertire crediti inesigibili in azioni, ormai Amt possiede praticamente Atp. L'integrazione l'abbiamo già fatta. Abbiamo risolto qualcosa sul servizio dei cittadini? No, perché l'abbiamo fatta fare dalle circostanze l'integrazione, non l'abbiamo guidata.

Io, così almeno lo ripeto chiaramente, nella fase di elaborazione del programma del Sindaco, il Partito democratico ha sostenuto una posizione, che continua ad essere disponibile a sostenere. Però lo devo dire all'Amministrazione, perché se no ha ragione il consigliere Gioia a dirmi cosa sto dicendo. Lo anticipo, perché ha ragione lui. Ma io lo dico all'Amministrazione. Io penso che questo Comune debba dotarsi di una struttura di organizzazione delle sue partecipazioni, qualunque siano le società, faccia questa benedetta *holding* e strutturi le sue poi scelte industriali produttive rispetto alla logica del servizio, sulla base di una visione complessiva. Poi ne vuole fare una sui trasporti e la sosta, una sui servizi ambientali e a rete? Queste sono scelte di organizzazione. Ma la base è un'altra. Io devo avere il controllo, il cervello delle cose che faccio. Poi le aziende devono gestire. Funziona così in tutto il mondo normale. Io non ho mai capito, perché da parte dell'Amministrazione ci fosse una contrapposizione a questo disegno. Secondo me, semplificherebbe moltissimo il quadro.

Se questa delibera è l'occasione per un ripensamento su questa politica di ordine generale, il Partito democratico non solo è favorevole a sostenerlo, ma ne trae anche soddisfazione, perché io preferisco sempre affrontare le questioni nel merito, non sulla base del posizionamenti politici, fossero anche i miei.

In ultimo, proprio perché questi problemi non ce li risolve questa delibera, sarebbe il caso di affrontare i problemi veri. Ma nei termini di questa delibera, poi possiamo dire tutto quello che vogliamo, ma chiunque di noi fosse il dipendente di una società che, pagato il canone concessorio al proprietario del bene che glielo dà in uso, in questo caso le strade del comune di Genova a Genova Parcheggi, pagato quello e pagati tutti gli stipendi, sono troppi, sono pochi, c'è produttività, non c'è, questo attiene al giudizio della gestione aziendale,

fatte queste due cose produce anche un pochino di utile in condizioni normali, e mi proponessero, a chiunque di noi proponessero: vai in una società dove un terzo dei dipendenti hanno il contratto di solidarietà, fanno la cassa integrazione, perde 1 milione di euro e mezzo al mese di esercizio, ed è in un'incertezza e incapacità di fare qualunque investimento, se voi foste i lavoratori della scatola A che deve andare nella scatola B, direste: vado là, gli do una mano, o gli direste: vado là, succede anche a me quella roba lì? Se fossero due società con due dimensioni paragonabili, uno dice quella forte sana quella debole. Ma se quella malata è cinque volte tanto, forse anche qualcosa di più, di quella sana, gli esperimenti biologici qua sono già stati fatti, basta vedere come si fanno le fusioni per salvare le aziende malsane, fregano anche quelle sane, che vengono inglobate.

Se voi foste un lavoratore della scatola A, cosa pensereste? Mi sta facendo un favore o mi sta fregando? Fossi io quel lavoratore, penserei che mi sta fregando, e tenterei di non farmi fregare. Perché poi qua abbiamo scoperto che i lavoratori funzionano solo ed esclusivamente, se danno ragione a noi. Penso che il Partito democratico abbia almeno il pregio che i lavoratori se li mette contro o se li mette a favore, perché pensa delle cose, e i lavoratori pensano è giusto o sbagliato. Non è che mettiamo la nostra posizione, dove ci viene bene rispetto al consenso. Cerchiamo di fare le scelte che riteniamo più opportune.

Da questo punto di vista, io credo che la risposta che l'Amministrazione debba dare anche agli auditi sulle cose che sono state dette, sono diverse.

E l'ultima, anche Amt fosse sanissima dal punto di vista del bilancio di parte corrente, cosa che non è, oggi ci è stata detta una cosa da tutti, e penso sia anche un obiettivo del Consiglio, che questa società faccia investimenti, anche perché ha la possibilità di farli volendo, che faccia gli investimenti. Abbiamo il tema dei parcheggi di interscambio delle stazioni periferiche? Una cosa che io leggo sui giornali, di cui abbiamo parlato più volte? Questa è una società che ha la forza per fare una trattativa, e lì sì che l'interscambio funziona. Che ha la forza per avere verso il suo contraente, in questo caso Trenitalia, la possibilità di gestire un'acquisizione, una compartecipazione alle concessioni? Anche queste sono scelte politiche.

Ma se io metto una società che ha la capacità di fare investimenti, dentro una società che, anche se risanata dal punto di vista del bilancio di parte corrente, non è in grado di fare un centesimo di investimenti, infatti si dice ci vuole la gara perché altrimenti gli investimenti non si fanno, io quale prospettiva di sviluppo ho da dare a questi qua? Li uso come un placebo per una situazione che continuerà ad essere malata. Non mi sembrerebbe una grandissima prospettiva.

NICOLELLA - LISTA MARCO DORIA

Io torno a ringraziare i colleghi di cinque stelle, che hanno sollevato il problema della gestione dei posteggi nella nostra città con un testo che però, dal mio punto di vista, non illustra con sufficiente estensione i motivi per cui andrebbe rivista l'organizzazione societaria. E non esplicitando a fondo i motivi, dal mio punto di vista propongono una soluzione che non incontra il problema.

Il dottor Gavazzi in maniera molto esaustiva ha illustrato quelli che sono gli obiettivi dati alla società dall'Amministrazione comunale, cioè gestire gli spazi pubblici ai fini della sosta, realizzando occupazione e reddito. Quindi un doppio beneficio. Il pezzo che manca e che è già stato illustrato, non mi dilungherò ma mi preme sottolineare, che attraverso la gestione del posteggio il piano di mobilità di cui il Comune si è dotato, intende raggiungere quelli che sono gli obiettivi del piano stesso, che ricordo sono il miglioramento della vivibilità, della qualità dell'aria, l'economicità e quel vantaggio di cui parlava il capogruppo Farello del rapporto trasporto pubblico sul trasporto privato.

Il fatto che il dottor Gavazzi non l'abbia illustrato, ne abbiamo già parlato nella Commissione scorsa, è riconducibile io credo al fatto che questi obiettivi non sono stati assegnati con sufficiente convinzione. E questa è la domanda che pongo all'Amministrazione, dall'Amministrazione stessa alla società. Qual è il motivo per cui non si sono ideati i limiti di accesso, limiti di circolazione, non si è estesa una differenziazione tariffaria in modo che le persone siano invogliate a lasciare la macchina e a prendere l'autobus? Mi riferisco in particolare ai limiti di circolazione, che poi sono quelli di cui si è parlato a proposito del *car-sharing*, però sono quelli che inducono le persone a ricorrere al mezzo pubblico o alla mobilità complementare.

Per cui, ritorno dove sono partita, il documento del Movimento cinque stelle che ha comunque il pregio di sollevare la questione, secondo me non c'entra il punto nella soluzione del problema. Non è affidando una società che, per quello che le è stato dato da fare, funziona, che si ottiene dalla società stessa che faccia tutto il resto, cioè che persegua gli obiettivi della mobilità. Questo si può fare, riprendendo in mano e proseguendo quello che era il piano della mobilità, poi l'aggiornamento di piano fatto dall'Amministrazione precedente, con provvedimenti, su cui il nostro gruppo si dichiara, si è sempre dichiarato, non credo ci sia bisogno di

ribadire questo, assolutamente favorevole. Tutti i provvedimenti che l'Amministrazione voglia portare in aula per dare seguito con posteggi di interscambio, con corsie preferenziali, laddove servano, e in Val Bisagno ad esempio servono, con tutti quei potenziamenti che vanno in direzione di favorire il nostro trasporto pubblico sul trasporto privato. Che poi la nostra azienda di trasporto pubblico, per motivi suoi strutturali, non sia in grado di sostenere il carico che questi provvedimenti comporterebbero, rientra in una sfera un pochino diversa. Se non siamo in grado di sostenere i servizi pubblici, perché mancano politiche di potenziamento dei servizi pubblici, torniamo sempre al punto di partenza.

Però torniamo sempre al punto, di cui abbiamo già discusso con l'assessore Miceli, in cui ad un certo momento un Comune grande come il nostro può porre delle pregiudiziali sui limiti imposti dal patto di stabilità, perché io credo che gli elementi di sopravvivenza per lo sviluppo della vita della città, vadano posti anche in termini di investimento.

Se su questi investimenti ci vengono dati dei limiti, io credo che la discussione vada aperta a livello di Anci, come abbiamo detto, a livello nazionale per insistere sul fatto che non possiamo essere messi in condizioni, un Comune come Genova, di essere timidi nella promozione del trasporto pubblico, perché questo è diventato troppo oneroso e non abbiamo i soldi per far andare abbastanza autobus, per sostenere il carico di mobilità che invece dichiariamo, sbandieriamo, ma giustamente, nei documenti programmatori, e poi non siamo in grado di portare avanti.

Per cui, all'Amministrazione chiedo non che l'assetto societario venga rivisto. Secondo me, questo non porta al raggiungimento degli obiettivi che noi vogliamo raggiungere. Però che vengano rivisti, concordati con l'azienda che tra l'altro ha enorme esperienza dell'assetto del posteggio e della configurazione del territorio, per cui vengano ragionati obiettivi che portino al conseguimento dell'obiettivo del piano di mobilità anche con investimenti, e sul piano degli investimenti si ragioni in termini di sbloccare ai fini della pubblica utilità questo punto.

Quindi favorevole a ragionare sulla sistema dei posteggi, contrari alla proposta del Movimento cinque stelle, perché dal nostro punto di vista non raggiunge gli obiettivi che invece siamo intenzionati a raggiungere. Grazie.

MUSSO E. - LISTA MUSSO

Io ringrazio tutti quelli che hanno partecipato e che con le loro relazioni e interventi ci hanno aiutato a comprendere meglio il problema. La relazione presa dal dottor Gavazzi è stata particolarmente utile. Personalmente avrei preferito averla prima, ma questo è un fatto di *forma mentis*, le *slide* in questione invece di averle un minuto dopo, ma so che la sua disponibilità c'era, quindi va bene così. Quindi la ringrazio della relazione resa.

La ritengo oggettivamente ingannevole, quindi non le attribuisco una volontà distorsiva, ma la ritengo oggettivamente ingannevole sotto molti profili. Il primo è che esprime giustamente un punto di vista aziendale. Però in questo caso noi siamo di fronte ad un'azienda che esiste, ed è una società pubblica ed è una società comunale, perché le finalità che ha, sono del Comune e sono pubbliche, sono dei cittadini. E sono, come è stato anche ricordato, due fondamentalmente. Una è la pianificazione complessiva, globale della mobilità pubblica e privata, in funzione della sostenibilità e della qualità urbana, e questo è un fatto, mi perdonerete, tecnico molto più che politico in realtà. E la messa a reddito nel modo migliore possibile di un bene di proprietà del Comune. E quindi di proprietà dei cittadini.

Qui si contesta soprattutto che questo reddito sia basso, che il Comune riceva poco, i famosi meno di 3 milioni, che sono di più dell'utile aziendale, però dal punto di vista aziendale dice 500 mila euro, 400 mila euro. Sono anche di più quelli che il Comune riceve, ma sono comunque una piccola percentuale, una percentuale troppo piccola rispetto al valore della produzione. 3 milioni o qualcosa meno, su 13 che è il valore della produzione, sembrano assai pochi, poiché si tratta della gestione di un bene di proprietà del Comune.

Il secondo motivo di oggettiva ingannevolezza della relazione, è che propone continuamente dei confronti temporali. Abbiamo fatto il più zero virgola rispetto all'anno scorso, a due anni fa. Ma il problema non è questo, il problema è se complessivamente questi dati siano buoni o no. Paradossalmente è più facile far vedere dei miglioramenti, se la situazione dell'anno prima era particolarmente negativa. Quindi di per sé ragionare e impostare tutto il ragionamento in termini di variazioni di anno in anno, è ingannevole rispetto alla bontà dei dati fondamentali, che invece sono e restano non soddisfacenti.

Così come è ingannevole misurare il ritorno sull'investimento, come ha sottolineato lei. Ad un certo momento ha detto, il Comune ha investito 516 mila euro, non ricordo esattamente quale fosse l'oggetto

dell'investimento, ma il problema non è questo, a fronte dei 516 mila – diceva lei – i ritorni per il Comune sono stati negli anni, eccetera. Ma il problema non è questo, il Comune mette a disposizione un bene che ha una redditività potenziale infinitamente maggiore di quei 516 mila euro, tant'è che persino voi ci fate 3 milioni da restituire al Comune al netto di tutti i costi, che peraltro si contestano essere eccessivi. Quindi il problema è quanto si potrebbe ricavare dalla messa a reddito di quel bene, e invece non viene ricavato. Quindi anche qui il dato è oggettivamente ingannevole.

Invece ha sottolineato, e gliene do atto, un dato importante che fa anche giustizia, se mi permette, di cose che sono state dette anche nella scorsa seduta, quando non c'erano i lavoratori ad assistere. Cioè è stato detto anche dalla Giunta, che in fin dei conti 13 milioni, ma i costi sono quasi tutti costi da lavoro, quindi tra le righe, ma neanche tanto, il costo è quello dei lavoratori, quindi chi vuole cercare di creare efficienza, in realtà ha l'obiettivo di fare fuori dei lavoratori, di eliminare degli organici. Ma questo non è così, i dati li conosciamo per la verità, ma lei ce li ha ricordati. A questo punto, arriva al 50 per cento scarso del valore della produzione complessiva, e questo non è un valore alto. Semmai io contesto, mi dispiace dirlo, però glielo dico con la massima urbanità possibile, ma contesto l'efficienza dei dirigenti, nel senso che ritengo che siano troppi, che siano retribuiti come dei capi di Stato, e che a quanto pare il modello a cui danno vita, non è obiettivamente di particolare efficienza.

Sul fatto che siano retribuiti come capi di Stato, è in corso una piccola polemica con l'assessore Miceli, che sottolinea ogni volta che in realtà si tratta, scherzando, del lordo e non del netto. Sono troppi e troppo retribuiti.

Il problema torno a dirlo, è il modello di gestione, e quindi paradossalmente non sono i costi da lavoro, sono i ricavi. E da questo punto di vista, io sono grato al Movimento cinque stelle, perché nella vicenda di questa proposizione, non voglio rubarvi la paternità di questo dato importante che avete trovato, ma che lei ha confermato con i dati che ha dato oggi, c'è per esempio il modestissimo ricavo degli stalli di sosta in isola azzurra. Perché lei stesso dai dati che ha dato oggi, ci ha permesso di confermare quello che loro avevano detto nella scorsa seduta, e cioè che la redditività di ciascuno stallo è pari non a 5/6 euro come si pensava con le approssimazioni, ma 7 virgola qualcosa. Cioè a tre ore di sosta. Chiunque gira per la città tra un'isola azzurra e l'altra, dovrebbe trovare in questo caso che ciascuno di quegli stalli di isola azzurra è vuoto per tre quarti del tempo. Invece sappiamo che è sempre pieno e che c'è la coda, che quando qualcuno se ne va, ne arriva un altro. Forse c'è un vuoto verso le 18:00, le 19:00, qualcuno si svuota un po'. Ma è impensabile dire che il ricavo di ciascuno di questi stalli è di 7 euro al giorno, su dodici ore di operatività. Cioè tre ore su dodici ore di operatività.

Quindi il problema non è che i lavoratori sono troppi o che costano troppo, perché sono false entrambe le cose. Chiunque le dica. Il problema è che la redditività di questi stalli è troppo bassa. Questo sul problema in questione. Poi ce ne sono altre.

Io ho sottolineato due dati che sono presenti nella relazione di Gavazzi e che Gavazzi ha sottolineato anche oralmente, si tratta di due dati tra i quali si fa il rapporto, e viene fuori che la redditività di ciascuno stallo di isola azzurra è di circa tre ore al giorno. Io non credo nemmeno che tecnicamente le persone addette, non ci ho neanche mai pensato, ma visto che lei mi ci fa pensare, tecnicamente non mi viene neanche in mente come gli operatori addetti alla sosta possano mettersi in tasca dei quattrini. E non mi è neanche mai passato per la testa.

Quello che sto dicendo, è che la redditività corrisponde a tre ore di sosta su dodici di operatività, tranne alcuni casi eccezionali. E il parcheggio è pieno. Questi sono i dati che vengono messi a disposizione del Consiglio comunale, su cui il Consiglio comunale chiede lumi alla Giunta, al direttore Gavazzi, non ai lavoratori. Ripeto, anche personalmente, non mi è neanche mai passato per la testa che questa che è stata proposta dagli spalti, fosse una delle interpretazioni possibili. Quindi il problema è come rendere la gestione e la direzione di questa azienda efficiente.

Io credo che il modello sia sbagliato, non credo che quello proposto dal Movimento cinque stelle sia l'unico possibile, e non sono nemmeno sicuro che sia giusto. Ma quello che abbiamo adesso è sicuramente sbagliato per i motivi che abbiamo detto. E torno a sottolineare, perché adesso il secondo argomento ha preso un po' la scena, ma torno a sottolineare il primo argomento che avevo sottolineato che è più importante, che è quello, sottolineato molto bene dall'intervento di Gamba che ho condiviso quasi *in toto*, che è il fatto che l'obiettivo della gestione integrata della mobilità pubblica e privata, viene completamente mancato. E questo perché il Comune non lo fa. E vorrei dire al consigliere Farello, che sostiene questa maggioranza e che ha fatto parte di questa Amministrazione negli anni passati in qualità di Assessore, che negli anni questo obiettivo, che è del Comune, non è neanche dell'azienda, è sempre mancato. Ed è l'obiettivo che passa

attraverso i parcheggi di interscambio, l'ho detto nella scorsa seduta, l'ha detto oggi anche Gamba, che passa attraverso varie forme di integrazione a modulazione di tariffe tra la sosta e il parcheggio, che passa attraverso un disegno complessivo della mobilità pubblica e privata, che serve per la finalità della maggiore sostenibilità e della maggiore qualità urbana. Questo è l'obiettivo pubblico che il Comune si deve porre, e questo è l'obiettivo pubblico al quale il Comune ha di fatto abdicato. Anche se poi è il motivo che rivendica sempre, quando dice non facciamo confronti, non facciamo gare, perché abbiamo l'esigenza della gestione complessiva del problema della mobilità pubblica e privata. Giusto se lo fa, però poi non lo fa.

Io chiedo qual è il modello giusto, perché è evidente che questo non lo sia. Paradossalmente non lo chiedo al direttore Gavazzi, perché lui ha detto qual è il modello giusto, è questo. Ci ha fatto vedere che secondo lui funziona, siamo di opinioni un po' diverse, però ha correttamente risposto. Lo chiedo anche a Gamba, perché lui ha individuato molto correttamente i problemi. Ripeto, condivido tutta l'analisi che ha fatto.

Però manca la parte propositiva, allora qual è il modello che ne esce, oppure anche voi va bene così? Lo chiedo a Farello per i motivi che dicevo, perché sostiene questa Amministrazione, ne ha anche fatto parte in passato, quindi dovrebbe avere le idee più chiare anche dell'opposizione. E lo chiedo anche ai lavoratori, perché sono qui presenti, sono le persone che hanno il polso della situazione, perché sono sulla strada, sono sul campo e quindi magari un certo numero di suggerimenti per migliorare il livello del servizio, loro stessi probabilmente lo hanno chiaro molto più di quanto possiamo averlo chiaro tutti noi. Questo è quanto vorrei dire.

Poi, sulla proposta di delibera dei cinque stelle, è una delle soluzioni possibili, bisogna valutare pro e contro, e forse come di questa anche di altre proposte. Che però non diventi un'occasione di convegnistica per arrivare fino alle prossime elezioni, perché credo che si possa in un numero ragionevole di mesi, tipo tre o sei, arrivare ad una proposta definitiva per la gestione complessiva del problema della mobilità.

VASSALLO - PD

La proposta di delibera del Movimento cinque stelle parte da tre problemi veri, e pone quindi alla nostra attenzione tre problemi veri.

Il primo è quello del governo delle aziende. E questa azienda, ma io penso sostanzialmente di tutte le aziende, consentitemi una divagazione, la mia valutazione è che a parte un caso, la politica, e quindi la Giunta, non governa minimamente le aziende. A parte un caso. Anzi, in tante situazioni ho l'impressione che siano le aziende a dettare alla politica le linee in cui bisogna andare. Quindi non solo non c'è un controllo dei numeri, degli obiettivi, ma c'è anche una subordinazione, ripeto, con una eccezione. Questo è un problema di gestione e di carenza della politica. Lo dico ai colleghi cinque stelle.

Questo problema non si risolve con una soluzione di ingegneria aziendale. La risposta è una semplificazione sbagliata, perché il problema è richiedere, cosa che noi facciamo da sempre, sono diventato io a noia a me stesso, e chiedo scusa anche ai colleghi e agli auditi, di chiedere alla politica che faccia il suo mestiere, che faccia delle scelte e che indichi, che comandi alle aziende, che dica degli obiettivi e che verifichi se li hanno realizzati. Incidendo pesantemente. Cosa che invece non viene fatta. E invece, ripeto, in maniera anche non bella, tante volte sono le aziende che dettano l'agenda agli Assessori.

Però la risposta a questo problema serio è una risposta sbagliata, perché scarica sul sistema complessivo, e quindi su un'ipotesi di organizzazione aziendale, problemi che sono esclusivamente di gestione e di carenza della politica. E quindi non si risolve un problema, utilizzando uno strumento che è inadeguato, perché così lo aggravi.

Il secondo problema vero che pone questa proposta di delibera, è la necessità di rafforzare il trasporto pubblico. Immaginando che l'inserimento di un'azienda che ha utili, possa in qualche modo servire per lenire i problemi che sono di carattere finanziario della Amt.

Ma i problemi non sono esclusivamente di carattere finanziario, e immaginare di mettere insieme due funzioni strategiche che non si sovrappongono se non in parte, vuol dire creare problemi sia al trasporto pubblico che alla politica della sosta, perché è vero che la politica della sosta è in parte uno strumento della politica del trasporto pubblico, ma ci sono ampi settori che vanno al di là del trasporto pubblico. E quindi immaginare che la politica complessiva della sosta sia uno strumento per la politica dei trasporti, è sbagliato.

Il problema è che siccome non c'è una politica della sosta, noi immaginiamo che sia semplicemente un pezzo della politica dei trasporti. Ma ha una dimensione strategica diversa. Tanto più in un momento come questo, dove probabilmente sarà un bando pubblico regionale, ma con delle sottozone, non so definire come sarà, dei bacini diversi, per cui noi dovremmo andare a costruire un'integrazione fra Atp e Amt, questo sì. Che

poi anche in questo caso l'ingegneria finanziaria non serve. Serve mettere insieme servizi che sono comuni, serve un disegno di politica industriale, non semplicemente di quote azionarie. Le quote azionarie sono uno strumento, altrimenti anche noi facciamo la finanza, anziché fare l'industria. Questo è dove alla fine l'indicazione di questa integrazione di questa gara che sarà fatta solamente per il trasporto, inserisce degli elementi di contraddizione fra la politica dei trasporti e la politica della sosta. Quindi è una risposta sbagliata ad un problema che peraltro è vero.

Il terzo problema che pone, e abbiamo avuto delle ridondanze anche in questa sala, e ci voglio entrare anch'io, è complessivamente la politica delle partecipate, dove abbiamo visto in questi tre anni sostanzialmente tirare a campare. È vero che il compianto Andreotti diceva che è meglio tirare a campare che tirare le cuoia, però a suon di tirare a campare, normalmente si tirano anche le cuoia. E qui devo capire se sono d'accordo con il mio capogruppo, perché il discorso della *holding* va bene, ma in una logica di politica industriale. E in una logica di politica industriale, ci sta che prima di fare la *holding*, individuo quali sono le aziende strategiche – e quelle di cui oggi stiamo parlando, sono aziende strategiche – e quali sono le aziende che invece non sono strategiche. Assessore, non faccia di sì con la testa, perché tutte le volte che parlo dice di sì, e sono tre anni che facciamo le stesse cose.

Io devo capire se le farmacie sono strategiche. Devo capire se aziende che non svolgono nessuna funzione strategica vanno a finire nella *holding*. Devo capire se aziende che tecnicamente sarebbero da mettere in liquidazione per cessazione dell'oggetto societario. Ci sono aziende che svolgono funzioni, che in realtà non le svolgono, perché teoricamente dovrebbero svolgere funzioni che non sono più nostre. Se noi mettiamo nella *holding* anche queste aziende, non facciamo una *holding*, facciamo un carrozzone dove alla fine chi ci rimette sono le aziende che funzionano.

Allora anche qui la *holding* ha un senso, se la facciamo nella logica industriale, cioè se liberiamo individuando le aziende come sono, che sono da una parte lo strumento per dare servizi ai cittadini e dall'altra sono un patrimonio di politica industriale. Se costruiamo la *holding* come politica industriale, ha un senso, perché ha un senso industriale. Detto questo, la mia posizione è dunque di contrarietà rispetto alla delibera che è stata posta, alle risposte che la delibera individua come risposte alle domande e ai temi che ci sono.

Detto questo, quando sarà in aula, io voterò contro, con un po' di preoccupazione perché alla fine un merito, oltre che l'individuazione dei problemi, questa proposta di delibera ce l'ha, e sarà quella di dire guardate che non potete tirare a campare.

Allora io mi rivolgo alla Giunta, perché tutte le volte noi affrontiamo un problema, perché ci viene posto, ma finalmente delle decisioni rispetto a ciò che è politica industriale, a ciò che è investimenti, e a ciò che invece è mantenimento di realtà che non hanno più senso, bisognerà farlo, perché altrimenti il rischio è che facciamo di tutta tua l'erba un fascio e non individuiamo scelte di politica industriale, e continuiamo a immaginare che la politica sia assistenza rispetto a situazioni che invece necessitano di rigore, proprio perché sono aziende che devono creare ricchezza e non debolezza dell'Amministrazione.

BOCCACCIO – M5S

Comincerei sgombrando alcuni luoghi comuni che ho ascoltato nella passata seduta e anche in questa, e poi interloquirei un pochino sia con i sindacati che con l'azienda da un punto di vista più politico.

Il primo luogo comune, che tra l'altro ho ascoltato appena adesso anche da un collega esperto come Vassallo, è che questa delibera sia fatta per rafforzare in qualche modo Amt. Non è questo l'obiettivo, non l'avete mai trovato scritto nei documenti che abbiamo presentato, chi li ha visti. E chi era presente in Commissione, non ce l'ha mai sentito dire.

Peraltro, la forte difesa che ha fatto Farello sul conferire un'azienda in una molto più grande e mal presa, mi piacerà ascoltarla anche quando si parlerà di passare Amiu ad Iren, che vale in termini proporzionali molto più del rapporto Amt/Genova Parcheggi e che ha 2 miliardi di debiti. Quindi sono contento quasi di aver ascoltato un'intemerata di questo tipo, perché poi sono sicuro, la ripeterà anche di fronte ai lavoratori Amiu quando sarà il momento.

Secondo luogo comune, la volontà di colpire in qualche modo l'azienda Genova Parcheggi o i suoi lavoratori. Non è così, lo abbiamo espresso quando abbiamo incontrato l'Rsu, lo ripeto volentieri qui, e lo diremo anche in Consiglio comunale martedì. Devo essere onesto, ci sono tre lavoratori di Genova Parcheggi che rischiano da questa delibera, e sono i tre dirigenti che costano all'azienda 640 mila euro. Non c'è nulla di personale in questo, io conosco solo il dottor Gavazzi che è venuto due o tre volte qui, gli altri due non so neanche chi siano. Non c'è nulla di personale in questo. E può darsi anche che siano dei validi dirigenti, nel

qual caso ne taglieremo tre di Amt. E lì sicuramente l'inefficienza non manca. Però bisogna essere sinceri, questo è un obiettivo, perché 640 mila euro sono il 20 per cento circa del canone che Genova Parcheggi oggi versa al Comune, e il 10 per cento del montante del costo del personale e il 5 per cento del totale dei ricavi. Quindi uno degli obiettivi che abbiamo indicato, che è il recupero di risorse, ma poi ci torno dopo, già sarebbe conseguito solo con questo passaggio.

Per quanto concerne la posizione dei sindacati, che ringrazio anche di averci fatto pervenire con preavviso, non capita spesso quindi vale doppio, quindi la possibilità di leggerlo. Non capita spesso non da voi, in generale che i documenti arrivino un po' prima e ci diano quindi il tempo di guardarli.

Io se permettete, qui toccherei due o tre punti, sui quali naturalmente poi è aperta, e lo abbiamo dimostrato sempre in passato, anche la dialettica.

Voi ad un certo punto scrivete, e qualcosa è stato accennato qui, se passasse la delibera per i lavoratori di Genova Parcheggi verrebbero meno gli attuali livelli occupazionali, salariali e normativi. Questo non è vero, non è l'obiettivo della delibera e non c'è scritto da nessuna parte nella delibera. Questo tra l'altro in un qualunque passaggio di incorporazione è previsto e tutelato giuridicamente dalla legge. Se però ritenete voi sindacati, i vostri rappresentati e altre forze politiche, di volerlo ulteriormente esplicitare nel testo del dispositivo, noi siamo assolutamente disponibili. Vi diciamo che è ridondante, perché comunque è previsto dalla legge, ma lo facciamo senza problemi proprio per testimoniare la volontà di mantenere questa soluzione.

Voi poi ci avete scritto che – ed è stato ripreso qui da più colleghi – che da parte dell'Amministrazione comunale sostanzialmente mancano le indicazioni sulle società partecipate. Questo è molto vero, lo condividiamo pienamente. Noi abbiamo votato, giusto per ricordarlo, contro la delibera che lamentate, quella relativa all'individuazione del costo del lavoro, e abbiamo votato contro anche al piano di ristrutturazione delle società partecipate del marzo scorso, perché era dell'aria fritta sostanzialmente. Con tutto il rispetto per chi ha redatto questi documenti.

Questo è verissimo, però sinceramente devo dire anche a tutti i colleghi, della maggioranza prevalentemente, che hanno sollecitato l'Amministrazione a fare qualcosa, ma io non credo però onestamente che ci si debba illudere che un'Amministrazione che voi sostenete da tre anni e mezzo, e che in tre anni e mezzo da un punto di vista amministrativo e politico è risultata insignificante, non ha prodotto risultati importanti per la città. Sarebbe facile se fossi della Lega, dire che l'unico atto che ha fatto, è stato legalizzare degli ambulanti, dei disperati. Ma non mi interessa dirlo.

Mi interessa dire che sostanzialmente questo ciclo amministrativo è caratterizzato da un'Amministrazione che è insignificante politicamente, e vogliamo oggi sperare che con l'ingresso in un anno elettorale questa Amministrazione sia in grado di produrre un piano industriale complessivo delle partecipate. Vi dico, se dovete chiudere l'esperienza, chiudiamola subito, che è molto meglio per tutti e per la città.

Ultima cosa, ed è un luogo comune anche questo, non è assolutamente detto dal punto di vista giuridico che l'inserimento di Genova Parcheggi in Amt creerebbe problemi in caso venisse esperita la gara per il trasporto regionale relativo al trasporto pubblico. Non è vero. È possibile, ma non è vero. Non è detto. Tra l'altro, immagino che voi ancora forse meglio di noi conosciate l'iter travagliato che sta vivendo questa gara e questa cosa. Quindi ad oggi la prospettiva è sicuramente di medio periodo.

Parlando con l'azienda invece, e mi scuso se ruberò proprio due minuti ancora rispetto al tempo, non è un'operazione di ingegneria aziendale questa, è un confronto di numeri, perché comunque la si voglia girare, per tutti i cittadini, non solo naturalmente quelli che rappresentiamo noi, che ci hanno dato il voto, ma tutti i cittadini, la fotografia al netto delle *slide* più o meno colorate che abbiamo anche noi, quindi non c'è nessun giudizio di negatività in questo, anzi è una cosa importante confrontarsi sui numeri, i risultati sono che io pago 2,50 euro l'ora, che è una delle tariffe più alte d'Italia e che è imposta dal Comune, non è una decisione dell'azienda. Pago 2,50 euro, se sono fortunato e trovo posto, e il Comune di questi 2,50 euro, toglie l'Iva, retrocede circa il 20 per cento, circa 50 centesimi.

L'abbiamo detto nella scorsa Commissione, nessuno credo qui accetterebbe di assegnare la propria casa ad un'agenzia per la gestione, incassare mille euro d'affitto al mese e vedersene restituiti dall'azienda 200, e trattenuti 800. Io credo che non esista un esempio al mondo. E non è accettabile per i cittadini questa cosa.

Ci sono situazioni, secondo noi, anche più paradossali. Il rilascio dei contrassegni, per cui voi ricavate 1,9 milioni di euro circa. Sono dati del cruscotto, può darsi che poi nel bilancio ci sia una variazione di qualche migliaio di euro. Per questo servizio che produce 1,9 miliardi e degli altri ricavi, il Comune in più vi paga un corrispettivo di 214 mila euro. Questo non è accettabile. Non è logico. Non è logico che la società sia indietro di 2,5 milioni di euro di pagamento dei canoni. Mi stupisce che l'assessore Miceli e la sua struttura politica,

che è prontissima e reattiva nel mandare una cartella esattoriale in casa a un cittadino che non paga 50 euro di Tari, non si curi di incassare il più velocemente possibile i crediti dalle partecipate, dalle aziende che gliene devono. E poi venire in aula a dire che mancano i soldi per fare tutto. È sorprendente ed è inaccettabile.

Noi prevediamo sostanzialmente che questa operazione, al netto di come la si voglia pensare, senza allargarci in discorsi più generali, siamo abituati a fare le cose un pezzo alla volta, perché quando si vuole disegnare la Cappella Sistina, poi si finisce per non fare nulla. Quindi un pezzo alla volta. Partiamo in questo modo con tutte le cautele del caso, che possiamo tranquillamente condividere insieme alle organizzazioni sindacali, ma con l'obiettivo diretto di provare e cominciare ad intervenire sulla giungla delle società partecipate e conseguire dei risparmi in termini di maggiori ricavi, perché siamo convinti che un'impostazione da parte della dirigenza diversa potrebbe aumentare il ritorno delle soste, quindi il ritorno della superficie. Un recupero di efficienza.

Noi abbiamo proposto come obiettivi il 5 per cento, quindi non abbiamo sparato alla luna, non abbiamo detto che salveremo il mondo, però se recuperiamo il 5 per cento di maggiori ricavi e il 5 per cento di minori costi, e tra l'altro sono lo stipendio dei dirigenti, lo dicevo prima, e ci saranno sicuramente delle sinergie di integrazione che abbiamo calcolato in un altro mezzo milione di euro (600 mila), integrazioni intendo nella politica, sosta, mobilità, eccetera, arriviamo quasi a 2 milioni di euro. Non salviamo il mondo, lo ripeto, però in questo momento sono importantissimi per chiunque li incassi, Genova Parcheggi, Amt o il Comune direttamente.

PASTORINO - SEL

La legge nazionale dice che i Comuni mettano ordine nelle partecipate ed è la base di partenza. Ma io prima ancora del Governo tre anni fa, e il Pd che rappresenta le maggioranze, e l'assessore Miceli mi è testimone, avevo sollevato il problema di mettere ordine nelle partecipate. E avevo anche sollevato il problema di come mettere ordine nelle partecipate, che era quello della *holding* che aveva attinto da uno studio che la precedente amministrazione Vincenzi aveva fatto. Adesso sono stato preso a pesci in faccia.

A distanza di tre anni mi sento dire che le partecipate non funzionano, non si può andare avanti così, e che si potrebbe pensare ad una *holding*. Vuol dire che a livello personale è una vittoria, vuol dire che ho visto distante, così come vedo distante e come ho accolto la proposta dei Consiglieri cinque stelle. Va bene, perché porta alla discussione in quest'aula dopo tre anni uno dei problemi, cioè la possibilità di fare interagire due aziende che hanno dei percorsi in comune, cioè la politica della mobilità e della sosta.

È evidente, e permettetemi di rivolgermi ai lavoratori tutti, e al sindacato, che io in quest'aula ho sempre votato contro la mia maggioranza a favore dei lavoratori. Quindi permettetemi di dire ai lavoratori e al sindacato, che non c'è in questa proposta una volontà di andare a toccare minimamente i livelli salariali e i livelli occupazionali, né di Genova Parcheggi, né di Amt. E non accetto neanche che ci siano dei lavoratori buoni di Genova Parcheggi e dei lavoratori cattivi di Amt. E non accetto, e non vorrei vedere che ci siano delle guerre fra lavoratori, che sarebbe la cosa più grave ai miei occhi di questa vicenda.

Io dico che questa è una proposta, che bene hanno fatto a presentare e che io voterò con convinzione. Lo dico chiaro. E a me sembra che la proposta che quest'aula martedì prossimo si appresterà a votare, comunque vada, che passi questa proposta o che venga bocciata, diciamo che non possa più essere tutto come prima. Cioè bisogna mettere mano, e la deve mettere la maggioranza e la Giunta, perché il Consiglio dà degli indirizzi. Non è che si mette all'indomani a scrivere cosa succede. È la Giunta che, raccolto l'indirizzo e la linea che il Consiglio comunale, che mi hanno sempre detto che è sovrano, ma in questi anni abbiamo votato tante delibere e tanti ordini del giorno, che poi non abbiamo ancora visto applicati, quindi non è che mercoledì succeda il finimondo. Ci dovrà essere un ripensamento sia in un modo che nell'altro, sia che passi o meno, per mettere mano a queste due partecipate e per far lavorare meglio tutte e due.

Quindi non accetto discorsi catastrofistici, però ho apprezzato gli interventi di tutti, soprattutto di Gamba che ha fatto presente quello che è da anni che si devono intersecare le due funzioni, le due competenze. Ho apprezzato l'intervento del consigliere Musso, molto tecnico. E d'altronde non potevamo aspettarci nient'altro da un docente di trasporti. E ho pensato anche l'intervento di Boccaccio. Quindi auguro al Consiglio buon lavoro per martedì prossimo.

MALATESTA – GRUPPO MISTO

Solo una richiesta puntuale, vista l'audizione da parte del *management* di Genova Parcheggi. Volevo chiedere in riferimento alla proposta che io ho sostenuto, facendo parte della maggioranza, della riduzione dei compensi dei dirigenti e quindi del mandato che con quella delibera si è attribuita alla Giunta, e anche agli amministratori, di andare ad una riduzione dei compensi ai dirigenti, e mi ricordo abbastanza bene e non voglio fare demagogia come frequentemente viene fatto da qualche altro gruppo, so essere i compensi al top rispetto alle altre partecipate, mi sembra di vedere che tale riduzione negli ultimi due anni è stata solo percentualmente dell'1,05 per cento. Volevo chiedere in questa audizione all'amministratore, quindi non al dottor Gavazzi, ma al rappresentante dell'amministrazione, se ha proceduto, oppure all'assessore Miceli o all'assessore Dagnino, se l'amministratore ha proceduto a fare un'opera di transazione rispetto alla riduzione dei compensi.

Se questa transazione, se questa conciliazione è stata tentata, o se pure invece non è stato oggetto di iniziativa da parte del consiglio d'amministrazione, perché mi sembrava che nella delibera ci fosse un indirizzo di questo tipo. Perché se siamo arrivati anche a questa delibera, mi sembra che uno dei motivi forse è anche la sobrietà di alcuni compensi, che noi politici siamo sempre nell'occhio del ciclone, ma anche la politica delle nostre aziende partecipate è purtroppo nello stesso ciclone mi sembra.

PADOVANI – PRESIDENTE

A questo punto, darei la parola al sindacato, pregandovi però di essere il più possibile sintetici. Ho tutti e tre iscritti a parlare.

COSTANZO – FILT GENOVA

L'ordine del giorno è la proposta di delibera del Movimento cinque stelle di fusione per incorporazione di Genova Parcheggi in Amt. Io penso che sia una proposta in buona fede e che ha obiettivi anche condivisibili, ma ribadisco la nostra contrarietà alla fusione in Amt, anche perché molto probabilmente Amt è una società in liquidazione. Quindi mi sembra fuori luogo, però potrebbe essere a breve una società in liquidazione.

Guardate, noi lo stiamo dicendo qui, c'eravate anche voi tempo fa, la prospettiva di Amt se il Sindaco e la proprietà, siccome queste aziende non hanno una produzione, hanno un servizio, e il contratto di servizio scade quest'anno, il 31 dicembre, quindi non ha più il servizio. C'è una proroga, si è incontrato l'altro ieri il Sindaco con l'assessore Berrino e noi ieri dal Prefetto, quindi non è che vi dico delle cose segrete che ci hanno detto, pensano a due anni di contratto, e poi non c'è più. E c'è una gara. Se a questa gara io non voglio partecipare, non mi attrezzo per partecipare e non la vinco, sono in liquidazione.

In una prospettiva incerta, ecco perché io dico che condivido le finalità che si possono perseguire di efficienza, di miglioramento soprattutto, ma qui di cosa parliamo? Di andare a mettere una società che oggi, perché questa è l'incertezza, oggi noi abbiamo dei lavoratori, centocinquanta, che hanno una prospettiva di un futuro, perché le strade resteranno, i parcheggi resteranno, Genova Parcheggi resterà, gli proponiamo di andare in una società che non ha futuro? Ma io dico, solo un demente, scusate, può pensare una cosa del genere. Scusate se mi accaloro, perché a volte dico se ci siamo a fare le cose, o se non ci siamo.

Non ce l'ho con il Movimento cinque stelle, ce l'ho con chi governa, perché ad oggi noi ancora dobbiamo avere, voi siete presenti perché abbiamo fatto un'audizione qua, Vassallo c'è ancora, anche Musso mi ricordo che avevamo detto, di sapere se questa società Amt stiamo ancora aspettando da tre anni, anche il Prefetto che l'abbiamo visto ieri, aspettando il sindaco Doria, per sapere se la vuole vendere questa azienda, se ha trovato questo *partner* industriale o se la vuole tenere e per partecipare ad una gara la deve ricapitalizzare e metterla in condizione di avere. Ma siccome ha un parco mezzi che non vale niente, dei costi elevati, non ha soldi per gli investimenti, così ci ha detto il Comune. Ieri BusItalia ha perso una gara da 100 milioni in Toscana su bacino unico a favore di Ratp. Tanto per capirci.

Qui l'Assessore che è qui presente, io parlo in presenza, ha votato a favore del bacino unico e l'amministratore delegato di Amt ha ricorso al Tar contro il bacino unico. Ma questa è una follia! E il Sindaco dice che il bacino unico non serve a niente, e che bisogna fare il bacino Genova. Ma siamo alla contraddizione perenne di queste cose!

Secondo voi, fossi io un lavoratore di Genova Parcheggi, chiedo di andare nella grande Amt che non sanno neanche se ci danno i 30 milioni per quest'anno, e avevamo i soldi assicurati per dieci anni da un bando di gara dalla Regione con una delibera regionale, e ci hanno detto ieri che ci danno sono i soldi nazionali che non

sappiamo cosa succede a livello nazionale sui fondi del trasporto pubblico. Per un anno ci hanno detto. La Regione. Questa è la situazione. Con investimenti che servono a Amt, cosa detta dall'amministratore delegato e confermata, 50/60 milioni, e con un valore di tfr di 56 milioni. Quindi va in *default* il Comune di Genova su questa cosa, se non vince la gara. E se aspettano ancora un po', questa azienda, perché non so se avrete i 30 milioni da metterci.

Un'altra cosa. Lasciamo per favore le cose come stanno, qua c'è un problema di delibere. Tra l'altro Amt gestisce la Genova-Casella, ieri ho letto 100 mila euro di penali, 50 mila ferma da un anno e mezzo. Quindi tutto bene razionalizzare i consigli d'amministrazione, fare sinergie che si possono fare, perché la proprietà è sempre il Comune. Noi con questi lavoratori abbiamo scioperato a luglio, insieme agli altri delle società partecipate, contro una delibera che pensa di tagliare lo stipendio dei lavoratori. Ancora adesso abbiamo discusso del premio di produzione, ma c'è una delibera. Non c'è nessuna delibera, lo devono dare a questi lavoratori, perché lavorano. Forse se fanno qualche più assunzione, c'è meno evasione e c'è qualche ritorno in più, tanto per essere chiari. Perché non è che possono portare sotto l'acqua ottomila parcheggi a girare e tutto quanto. E andiamo a prendere i furbi che invece posteggiano, solo io ho pagato quando c'era l'orario libero. Comunque, capita su queste cose.

L'ultima cosa veramente, noi abbiamo scioperato, quest'estate è passata questa delibera, ma ci è stato dato un impegno, ecco perché dico accantoniamo la cosa. Io vi chiedo di sospenderla, se no chiedo ovviamente di votare contro, perché ci sembra una fase interlocutoria e inopportuna. Sulle linee guida delle partecipate tra cui Genova Parcheggi, perché c'erano i lavoratori in delegazione con noi, noi vorremmo che si riaprisse, abbiamo fatto anche delle proposte, perché se no ora qui parliamo di tutto il mondo e non dell'oggetto della discussione, e delle proposte di cosa abbiamo in testa con il sindacato, a torto o a ragione, però vogliamo conoscere qual è la strategia per Genova Parcheggi della Giunta comunale. Ora qui siamo per Genova Parcheggi. In modo da capire nei prossimi anni cosa fa il Comune. Mi sembra siano più interessati ad altro, tanto per capirci.

Quindi non vorremmo ritrovarci fra qualche mese di nuovo a ritornare qui ad occupare la sala per sapere, perché faccio riferimento a Gianni Vassallo, bisogna essere anche un po' coerenti. Sono tre anni che aspettiamo da Amt il piano industriale che anche tu hai chiesto, come noi. Si era impegnato il Sindaco a dirci la circolazione, facciamo la rete. Sai cosa ci hanno prodotto? Zero. Noi diamo da gestire un'azienda ad un'altra azienda che non fa niente, che taglia solo il salario dei lavoratori, disdice la contrattazione dei lavoratori? E le proposte per pensionare e ridurre di 4 milioni i costi dell'azienda l'abbiamo fatta noi. Abbiamo messo sul tavolo 5 milioni e li ha rifiutati il Comune, per accordi politici e altre cose. Questa è la realtà dei fatti.

Per favore, lasciamo le cose come stanno. Questo è il mio invito. Discutiamo sulle prospettive delle aziende, riduzione delle partecipate, di tutto quello che volete e nel momento in cui c'è una strategia, un progetto, allora si può vedere, ma i lavoratori devono essere sicuri del loro futuro e delle loro condizioni economiche e normative.

GAMBA - FILT GENOVA

Ha già detto tutto il segretario generale della Filt-Cgil. Io però volevo ribadire una cosa, naturalmente rispondendo anche al Movimento cinque stelle, che ha fatto alcune domande.

Noi siamo preoccupati, i lavoratori sono preoccupati del loro futuro, siamo certi che anche grazie al lavoro che faremo, dovremo fare, speriamo di no, perché sulla delibera abbiamo già espresso chiaramente la nostra posizione, che tenderemo di proteggere tutti i lavoratori cercando di arrivare a degli accordi che i lavoratori non perdano nulla di quello che hanno già acquisito. Ma il problema non è tanto questo, è la prospettiva futura. Come si diceva e come abbiamo ribadito. Di fronte alle non scelte, oggi c'è comunque un partito che fa una, io li chiamo così, poi movimento, partito, che fa una proposta. Ma il problema è che c'è un vuoto e dietro questo vuoto, qualcuno lo sta riempiendo. E la preoccupazione è che lo sta riempiendo un partito che non fa neanche parte della maggioranza. E se passasse quella delibera, come si comporta il Comune di Genova, la Giunta su una prospettiva di questo genere? Perché è anche questo il problema.

Il problema è un altro, qual è la prospettiva che diamo a quei lavoratori, quando entreranno in Amt. Oltre alle cose che ha detto Costanzo, e abbiamo sempre detto noi. Come fa un'azienda come Amt, che non ha nessuna esperienza, a gestire la politica dei parcheggi? Qual è l'indirizzo che dà il Comune oltre alla delibera del 2014? La delibera del 2014 per le aziende partecipate è devastante per i contenuti, ma è devastante per un altro motivo. Noi, e l'abbiamo provato con l'ultimo incontro che abbiamo avuto con l'Amministrazione sulla

questione di Genova Parcheggi sulla questione dei premi, è che noi continuiamo a fare riunioni con un invitato di pietra. Manca il Comune al tavolo, perché siamo sempre a rimpallarci noi e l'azienda sfumature di quella delibera. Secondo l'azienda, ha un tipo di sfumature. Secondo il nostro parere ne ha un altro. E manca l'indicazione del Comune su quella delibera. E anche sui progetti futuri, su acquisizioni future, quella delibera impone l'impossibilità a Genova Parcheggi di poter fare delle assunzioni.

Il dato che gli stalli sono sempre pieni, ma si ricava poco, è anche dato dal fatto che quello che è stato proiettato prima, e forse è passato inosservato, e io l'ho detto, è che le ore lavorate sono circa la metà delle ore di servizio negli stalli. Quindi manca il personale. Ci vorrebbero più persone, perché da una parte i lavoratori non possono aumentare la propria produttività, sono già quaranta ore settimanali, il massimo contrattuale e il massimo di legge. O gli si impone a quei lavoratori di fare quaranta ore di straordinario alla settimana, cosa impensabile, e noi per primi non pensiamo di sottoscrivere una cosa di questo genere, o si fanno delle assunzioni. Ma la delibera prevede che non si possano fare assunzioni. O perlomeno dovrà indicare l'Amministrazione comunale, e i tecnici del Comune, l'altro problema delle partecipate, perché purtroppo siamo amministrati, e qui lo dico, dai tecnici del Comune di Genova, perché anche qui manca la politica. Ed essendoci dei vuoti, qualcuno questi vuoti li riempie. I tecnici del Comune tentano di riempirli. E mettono degli *aut-aut*. E anche lì abbiamo un problema. Se non si risolvono questi problemi, il rischio veramente è che queste aziende soffochino, tutte.

La preoccupazione dei lavoratori di Genova Parcheggi che oggi sono tutti qua, è la prospettiva futura. Oggi in Amt siamo dietro un bando di assunzione, dove ci saranno più di mille richieste di assunzione. E questi secondo voi sono pazzi che non voglio entrare in un'azienda come Amt? Sarebbero dei pazzi. Non sono pazzi questi lavoratori. Questi lavoratori sono molto preoccupati di andare a confluire in un'azienda senza una prospettiva futura.

Noi chiediamo che questa delibera non venga votata, o che si voti in maniera contraria, ma che si prenda spunto e si parta da questa delibera veramente per decidere una volta per tutte cosa fare di Genova Parcheggi e delle partecipate, perché non sono neanche dell'avviso che se non se ne parla, i problemi si risolvono.

Bisogna parlarne, discutere, però non siamo noi a dare le indicazioni su cosa fare, perché le idee ce le abbiamo, le abbiamo sempre messe a disposizione e sono sempre state bocciate e poi comunque si sono avverate. In qualche modo, se si faceva come dicevamo noi, forse alcuni problemi non si creavano. Ma che sia l'Amministrazione, il Comune che dia l'indicazione su cosa voglia fare. È la *holding*? Discutiamo su quello. È su aziende diverse che hanno ambiti diversi? Bene, discutiamo su questo, ma delle funzioni e del servizio e soprattutto del bene dei lavoratori.

GULLI - UIL TRASPORTI

Grazie per l'audizione, per la possibilità di esprimere anche noi la nostra opinione. Io parto dalla proposta che ha fatto il Movimento cinque stelle, perché penso che se va analizzato in quelle che sono le intenzioni, ha del buono.

Ovviamente è una proposta che comunque ci deve essere un lavoro fatto prima. Non si può pensare di costruire un castello, se non si fa un progetto. Quello che oggi a noi manca, è un progetto di sistema, un progetto di tutte le partecipate, come qualcuno ha già detto e un percorso che deve in qualche modo interessare non solo Genova Parcheggi, Amt, ma tutte le partecipate. Ed è un percorso comunque che deve essere voluto politicamente dall'Amministrazione comunale.

Io credo che oggi non è che manchi un modello per mettere a sistema le partecipate, perché nessuno ci ha pensato mai, credo che non ci sia proprio la volontà politica per fare un percorso del genere. Di conseguenza, in merito alla delibera così come oggi siamo messi, nelle condizioni in cui ci troviamo oggi, faremo soltanto il male di questi lavoratori qui che in qualche modo andranno a finire in un contenitore, dove non c'è nessuna prospettiva futura, dove quello che c'è come prospettiva futura, è il taglio degli stipendi, i licenziamenti e quant'altro. Quindi se si vuole fare un ragionamento serio, che comunque si vada al superamento delle piccole aziende o comunque ad un meccanismo dove produce dei sistemi che possono portare dei benefici economici, al di là di fare demagogia, perché la facciamo per primi noi, quindi mi ci metto anch'io di mezzo, dicendo che i dirigenti non funzionano, bisognerebbe capire il perché. Perché i dirigenti hanno un mandato anche da parte dell'Amministrazione. I nostri dirigenti delle partecipate non vanno neanche al gabinetto, se non ricevono l'ordine dall'Amministrazione comunale. Quindi se vogliamo qui sul banco degli imputati non ci sono soltanto le aziende e gli amministratori di queste aziende, ma c'è anche una macchina dell'Amministrazione

comunale che non funziona purtroppo. Questa è la realtà. Poi, possiamo dire tutto quello che vogliamo, ma questo è il punto principale.

Noi lo vediamo anche con anche in Amt come in Atp, qualcuno parlava, Vassallo, di governi delle aziende. Io sposerei appieno l'intervento di Vassallo, lo copio e faccio incolla. Condividendo poi magari anche dal punto di vista tecnico quello che diceva Enrico Musso. Parzialmente, perché poi anche lì per quanto riguarda i costi, la gestione delle aziende sappiamo benissimo cosa c'è dietro, e alla fine però non siamo d'accordo, non si può accettare che chi poi paga il prezzo finale, sia il lavoratore che viene visto come un costo. Quindi questa è una roba che bisogna sgombrare.

Purtroppo oggi c'è l'usanza che quando ci sono delle cose che non funzionano, dobbiamo fare cassa, andiamo dai lavoratori. Si va dai lavoratori, si chiedono più sacrifici, tagli di stipendi, eccetera. Io credo che per un anno o due possa funzionare un meccanismo del genere, e ci sia la responsabilità non solo da parte dei lavoratori, ma anche di chi rappresenta i lavoratori a metterci la faccia, e fare anche degli accordi difensivi o comunque che puntano alla sopravvivenza delle aziende. Però non è questo un metodo che può essere preso come modello per gli anni futuri.

Qui bisogna che ci si sieda attorno ad un tavolo, *in primis* l'Amministrazione comunale, quindi il Comune di Genova, il sindaco Marco Doria, e incominci a fare un po' d'ordine nel cervello, perché non è possibile che si facciano tanti bei discorsi e poi in concreto non si arrivi ad un punto dove si dice cosa vuole fare.

Lo diceva prima il collega che mi ha preceduto, abbiamo fatto una riunione qualche giorno fa, ad oggi non si conosce quali sono le risorse per esempio per Atp, che è un'azienda in concordato fallimentare, e rischia non di andare nuovamente in concordato fallimentare, ma di fallire completamente. Che colpa ne hanno quei lavoratori – dico io – per le scelte sbagliate, scellerate che ha fatto l'Amministrazione o per un meccanismo che è stato cambiato senza prevedere nessun ammortizzatore? La Provincia è stata superata e la Città metropolitana una scatola vuota. Vogliamo parlare dell'agenzia regionale dei trasporti? Non serve a niente così come è messa. L'abbiamo chiesta noi, ma così com'è, non funziona. È destinata a morire.

Di conseguenza, vogliamo parlare seriamente? Anche per rispetto ai lavoratori e non solo, anche ai cittadini che spendono bei soldini per i servizi, che puntualmente non hanno e che purtroppo poco sanno di come funziona la macchina amministrativa e di tutti i problemi che ci sono? Sanno soltanto che quando non vedono un servizio funzionare come dovrebbe funzionare, se la prendono sempre con l'ultima ruota del carro. E per quanto riguarda i parcheggi, se la prendono con i parcheggiatori, per quanto riguarda il servizio pubblico se la prendono con l'autista. Poi, c'è questa usanza che accomuna tutti, la politica, i sindacati, lavoratori, cittadini, spariamo contro le aziende che è giusto, perché queste aziende sono amministrate malissimo. I consigli d'amministrazione malissimo. Però se vogliamo essere corretti fino in fondo, questi amministratori governano le aziende con il benessere dell'Amministrazione comunale. O meglio, non con il benessere, seguono esattamente degli ordini che vengono dati dal Sindaco e dal consiglio d'amministrazione. Quindi questa è la realtà.

GRILLO - PDL

La questione di cui oggi noi discutiamo, è già stata oggetto di ampie discussioni in Consiglio comunale in passato. Lo evidenziava il collega Pastorino, sono stati presentati in passato anche dei documenti con delle proposte di accorpamento di alcune società delle partecipate dei Comuni. Posso dire che quasi sempre questi documenti sono stati respinti dalla Giunta, e neppure approfonditi.

Per cui, quando il Movimento cinque stelle ha presentato questa delibera, personalmente l'ho apprezzata, perché crea un precedente all'interno del nostro ente, e se questo atto lo avessimo fatto tre anni fa, probabilmente le questioni di cui trattasi, si sarebbero già risolte, probabilmente. Quindi ho apprezzato queste iniziative, e non escludo che iniziative analoghe a questa possano ancora riproporsi in quest'aula rispetto ad altre società, alcune delle quali le accennava il collega Vassallo, queste sì che avrebbero la necessità di una rivisitazione se non abolizione, e accorpamenti. Quindi è stata una iniziativa dirompente, che personalmente io ho sposato con entusiasmo.

Però considerato che nel nostro agire, nel nostro fare, in quest'aula abbiamo sempre detto che i provvedimenti che vengono adottati, per quanto riguarda le società partecipate, devono essere provvedimenti condivisi con i rappresentanti dei lavoratori, perché sempre abbiamo affermato questo, in tutti i documenti che abbiamo presentato come clausola finale, c'era sempre scritto «con la partecipazione delle organizzazioni sindacali».

Quindi avendo ascoltato oggi i rappresentanti dei lavoratori, tento di fare una proposta di mediazione, fermo restando che se poi non venisse accolta, in piena libertà di coscienza ognuno di noi martedì si esprimerà sul testo dell'attuale mozione. La mia proposta è questa, valutiamo se non sia possibile trasformare questa delibera in una delibera di indirizzo da attuarsi dopo l'avvenuta consultazione con l'Assessore regionale, e magari nei primi mesi del prossimo anno quando sarà chiarita la questione dell'agenzia regionale o dell'azienda che dovrà gestire il trasporto a Genova.

Questa può essere una proposta che per un verso valorizza la proposta che ci è stata presentata, dà questo indirizzo. Su questo indirizzo poi bisogna lavorarci. Lavorarci significa prima ancora che i provvedimenti regionali siano adottati, audire l'Assessore regionale. E poi in tutti i casi riproporla, quando avremo l'assetto definitivo della gestione del pubblico trasporto in Liguria, ma a Genova in modo particolare.

Mi sembra che questa ipotesi di lavoro potrebbe ovviamente per un verso valorizzare il ruolo dei colleghi che hanno presentato questa deliberazione, si tratta di prendere qualche mese di tempo per far sì che poi questo sia applicabile alla luce anche delle nuove normative regionali.

NICOLELLA - LISTA MARCO DORIA

Una puntualizzazione stimolata dall'intervento di Gulli. È necessario che l'Amministrazione esprima con chiarezza alle aziende partecipate quelli che sono gli obiettivi. Detto questo, non è accettabile che un alto dirigente di una società partecipata risponda, come ha fatto il dottor Gavazzi la volta scorsa in Commissione, alla domanda come partecipa Genova Parcheggi al raggiungimento degli obiettivi del piano urbano della mobilità, mi risponda: io faccio quello che mi dicono. Non è così.

Un dirigente di una società partecipata partecipa attivamente con la programmazione, con proposte, con ideazione, a partire da come reinvestire gli utili della società al netto del canone pagato al Comune, con iniziative come posteggi interrati, posteggi di interscambio per esempio, che favoriscano lo sviluppo degli obiettivi.

Per cui, non venitemi a dire che il dottor Gavazzi non dispone della propria persona, se non glielo dice l'assessore Dagnino, perché non deve essere così. A me non importa quanto guadagna un dirigente pubblico, io lo posso pesare, pagare ora, però voglio che la sua attività sia mirata all'efficientamento dell'azienda. Quindi i discorsi di moralizzazione, contenimento della spesa dei dirigenti mi interessa fino a un certo punto. Mi interessano, quando non c'è il corrispettivo tra l'investimento negli emolumenti dei dirigenti e il raggiungimento degli obiettivi.

GAVAZZI - DIRETTORE GENERALE GENOVA PARCHEGGI

Il consigliere Boccaccio mi ha richiamato sul fatturato di ventuno anni, ovviamente io a memoria non lo ricordo, quindi glielo fornirò. Non sono ventuno anni, sono diciotto e qualche tempo, perché la società ha iniziato ad operare, ha avuto la sua concessione alla fine del 1996 e ha chiuso l'ultimo esercizio nel 2014, quindi si tratta di diciotto anni e un pezzetto.

Riguardo gli arretrati sul canone, in realtà sono piccoli ritardi, perché stiamo contabilizzando alcune fatture, lo faremo la settimana prossima, di compensazione. Come sempre, ci sono delle fatture in compensazione, in ogni esercizio la contabilizzazione avviene immediatamente finito l'esercizio. E lei come sa, per la pratica contabile invece la situazione viene cristallizzata al 31 dicembre. Ad esempio, se lei guarda i debiti della società al 31 dicembre, ci sono gli stipendi dei dipendenti, perché noi li paghiamo il giorno 10. Quindi non è che non li abbiamo pagati, però a livello di fotografia al 31.12. Quindi il differimento è di qualche settimana, anche per dare modo di fare le compensazioni. Quindi non ci risultano ritardi. Se qualche ritardo, sì, ma veramente di modesta entità.

Al consigliere Farello non rispondo.

La signora Nicolella, intanto io francamente non ricordo di avere risposto così, può essere. Se lei lo dice, io non credo di avere risposto così. Anche perché ritengo che sia una precisa nostra funzione fornire alla pubblica amministrazione tutte le indicazioni, tutta la progettualità, tutte le proposte possibili per migliorare. Fa parte dei nostri incarichi, e anche del nostro piacere, quello di lavorare sullo sviluppo. La cosa che posso aver detto, che poi la decisione finale non spetta a noi, come del resto addirittura nella declaratoria di legge, quando parlo di società *in house providing*. Quindi noi forniamo tutta la nostra assistenza, tutte le nostre proposte, lavoriamo in collaborazione direi molto bene con i nostri uffici tecnici, ci confrontiamo, le variabili

che prendiamo in considerazione sono moltissime, dopo di che vengono varati i provvedimenti possibili. Questo è solo per rispondere anticipatamente anche all'altra domanda.

Riguardo invece al discorso degli interventi, credo si riferisse ai parcheggi di interscambio, quindi su una maggiore progettualità e una maggiore coerenza con quello che è l'obiettivo di favorire la mobilità pubblica, ci stiamo lavorando. I parcheggi sulla piazza ne sono un esempio, il lavoro avviene sempre in stretta collaborazione con l'ufficio traffico. Le criticità di Genova e le peculiarità del parcheggio di interscambio che funziona solo quando c'è una netta accelerazione del viaggio, cioè lo scambio tra gomma/ferro, lì si ha un interscambio veramente efficace. Funziona così ovunque. Ne avevamo discusso la volta scorsa, credo che oramai anche per l'ora tarda non fosse questo l'argomento. Però su questo ci stiamo lavorando.

Consigliere Musso, ho apprezzato molto il termine «oggettivamente ingannevole». L'ho apprezzato e lo sposo. Diciamo che la lettura dei numeri data così, che ha dato lei, a parte qualche errore di calcolo, diverso ma ha poca importanza, sulle ore, è una lettura che mi affascina, mi ha suggestionato positivamente. Ovviamente non tiene conto intanto delle caratteristiche dell'area. Tutti abbiamo in testa il parcheggio del pieno centro, e però non abbiamo invece in testa le dinamiche di occupazione dei parcheggi di Sestri, di Rivarolo, di Albaro che fanno media. Ma lei mi ha parlato di un modello di gestione assolutamente inefficace. Accetto questa sua critica.

Mi piacerebbe conoscere però un modello migliore, e l'azienda per ispirarsi guarda anche al modello massimo di efficienza, che è quello dei parcheggi in struttura chiusi con un'entrata e uscita con sbarra automatica, quindi dove nessuno può evadere, in pieno centro. Quindi la inviterei ad andare a verificare i dati di bilancio, sono pubblicati, io lo faccio, perché mi tengo aggiornato, il parcheggio di Piccapietra. Il parcheggio di Piccapietra è il parcheggio più appetibile, più frequentato, più efficiente, redditizio della città di Genova. E vedrà che la differenza di ricavo a posto auto oscilla fra il 35 e il 45 per cento secondo gli anni.

Confrontare un parcheggio in struttura che opera esclusivamente in pieno centro, lei conta i posti auto, è tutto pubblicato, i posti auto in pieno centro senza nessun rischio di evasione, senza nessuna necessità di controllo e di manodopera, se non quello dell'efficienza della sbarra che si apra e si chiuda, un parcheggio che lavora trecentosessantacinque giorni l'anno, anche il sabato e la domenica, e lavora anche di notte, lei guarda i dati e vedrà che il ricavo a posto auto è assolutamente confrontabile con i nostri. Quindi lei con questo dato mi ha dato l'opportunità di dire che il nostro modello è certamente perfettibile, non siamo i migliori, però ci impegniamo tanto. Dopo di che accetto volentieri qualunque indicazione di modello. Sono pronto a confrontarmi e sono pronto a mettere in pratica qualunque modello mi venga suggerito, perché non ne sappiamo mai abbastanza.

Quindi come dati, dico solo che la nostra efficienza dovrebbe essere misurata anche con dati di confronto su modelli simili. Ho portato il confronto di Milano, che è una città importante, una città grande, il numero di posti, facciamo anche su quello di Milano e teniamo della disponibilità di ore di controllo che abbiamo. Questo non è per giustificarmi, ma solo per dare delle indicazioni e degli elementi di valutazione più ampia.

Dopo di che se l'obiettivo sono io, e sembra evidente che l'obiettivo sono io, ne discuteremo nelle sedi dove vanno discusse queste cose qua.

Mi pare che di domande che riguardassero me, non ce ne sono altre.

ORLANDO - PRESIDENTE GENOVA PARCHEGGI

È stata fatta una domanda specifica rivolta al consiglio d'amministrazione, e quindi a questa domanda intendo puntualmente rispondere, dopo di che mi permetterete di fare un'osservazione di carattere più generale che deriva più che dal ruolo di presidente di Genova Parcheggi che svolgo in questo momento, da quella che è stata la mia passata esperienza professionale.

Per quanto riguarda il merito della domanda che mi è stata fatta, posso rassicurare il Consigliere che il consiglio d'amministrazione di Genova Parcheggi applicherà sicuramente le direttive comunali in materia di gestione del personale, di retribuzione del personale. E che abbiamo all'ordine del giorno di un prossimo consiglio d'amministrazione puntualmente il tema dell'analisi della retribuzione del nostro personale, e quindi anche del personale dirigente che è un argomento di specifica competenza del consiglio d'amministrazione della società, nell'ambito di quelle che sono le direttive che vengono fornite dall'azionista.

Dopo di che io sono assolutamente d'accordo con quello che diceva la dottoressa Nicoletta, cioè che non esistono dirigenti pagati poco o tanto in assoluto. Esistono dirigenti che sono pagati poco o tanto in relazione a quello che possono dare professionalmente alla società. Questa è la valutazione che noi dobbiamo fare, perché se noi per risparmiare qualche euro, andiamo ad affidare la carica di direttore generale o di amministratore

delegato di un'azienda, ad una persona che non è capace, non ha le capacità professionali di fare questo mestiere, creiamo a quell'azienda un danno molto superiore ai soldi che possiamo andare a risparmiare sulla retribuzione di questa persona. Quindi questa credo sia la valutazione che debba essere fatta. E badate, questa nella mia visione, che è una visione che viene dal mondo dell'industria privata, è un tipo di valutazione che non si fa solo nei confronti dei dirigenti. Si fa nei confronti di tutto il personale.

Il sistema premiante di tutto il personale è un elemento fondamentale della gestione del personale, dal quale un'azienda non può prescindere, perché io sono assolutamente convinto che le persone che lavorano, e lavorano bene, vanno pagate di più di chi lavora meno bene. Chi fa meglio e sa fare meglio il proprio mestiere, deve essere pagato più e meglio di chi non lo sa fare, o lo sa fare meno bene. Questo è un principio di carattere generale nell'ambito del quale nella buona gestione di un'azienda non si può prescindere.

L'osservazione di carattere più generale se mi consentite, che faccio quasi da osservatore esterno e vi spiego anche il motivo, io ho fatto nella mia precedente esperienza personale il direttore dell'ufficio legale credo del più grosso gruppo industriale italiano, e questo lo dico solo per dire che nella mia carriera ho gestito decine di processi di fusione di aziende. La prima domanda che ci facevamo, quando portavamo all'amministratore delegato la proposta di fare una fusione, erano le motivazioni in base alle quali si proponeva di fondere due aziende. Qual era il vantaggio che entrambe le aziende ricavano dall'operazione di fusione.

Io credo di poter dire, quasi come osservatore esterno e sulla base di quella che è la mia esperienza professionale, che di tutte le cose che ho sentito qui oggi, non ce n'è una che giustifichi questa operazione di fusione. Perché anche le cose che si è detto che si vogliono fare, partendo dal presupposto che assolutamente non condivido, che Genova Parcheggi è mal gestita, cioè ridurre i dirigenti, licenziarli, pagarli meno, sono tutte cose che se si vogliono fare e se si possono fare, si fanno anche senza l'operazione di fusione. Se vogliamo licenziare il dottor Gavazzi, lo licenziamo. Non c'è bisogno di fare la fusione in Amt.

Torno a dire, io non ho letto nulla e non ho sentito oggi nulla che giustifichi questa proposta. Per cui, mi viene da pensare, ma questa è una valutazione che non riguarda me come presidente di Genova Parcheggi, che le motivazioni di questa operazione non siano tecniche, siano di altro genere. E questo mi preoccupa molto, perché se le motivazioni sono di altro genere, sono cose che possono mettere in discussione l'interesse di quelli che si chiamano gli *stakeholder* dell'azienda. L'azionista prima di tutto. Ma prima ancora dell'azionista, i lavoratori di questa azienda.

Certo, anche perché secondo lei, consigliere Musso, io non voglio polemizzare con lei, lei ha usato dei termini, io non sono d'accordo con il dottor Gavazzi, il termine ingannevole mi ha dato molto fastidio, perché ingannevole significa che qualcuno sta cercando di ingannare qualcun altro. Noi abbiamo solo messo in fila dei numeri ufficiali. E quando lei mi dice che per valutare il *trend* di un'azienda non si prendono i numeri storici, non si va a vedere rispetto al 2014 cosa è successo nel 2013, nel 2012 e nel 2011, mi meraviglio che una persona della sua esperienza, della sua professionalità e della sua caratura tecnica dica una cosa di questo genere, perché valutazioni di aziende ne ho viste a decine nei miei anni, e si partiva sempre da lì. Come è andata questa azienda negli ultimi cinque anni? Come faccio a sapere come è andata, se non metto a raffronto i numeri di quegli anni? Non ho compreso francamente la sua osservazione.

Sicuramente fra gli *stakeholder* di Genova Parcheggi ci sono gli utenti, i cittadini. Torno a dire, non credo che la fusione in Amt di Genova Parcheggi, certo, anche, gli *stakeholder* sono tanti, sono i lavoratori, sono i cittadini, è l'azionista, ho parlato di *stakeholder* in senso generale. E torno a dire, è mia personale convinzione che nessuna di queste categorie riceva vantaggi o benefici dall'operazione che oggi stiamo discutendo, e che viene prospettata.

BOCCACCIO - M5S

Una cosa velocissima sul discorso del canone, perché nella tabella che ho ricevuto la settimana scorsa, si parlava di una quota di canone residuo del 2013 per 574 mila euro, l'intero canone del 2014 per 2,607 milioni e spiccioli, e una quota del canone 2015 per 1,22 milioni. Sinceramente se lei ci può confermare questo.

Poi, ci sono tre partite a favore che sono quelle a cui lei accennava di compensazione, che sono le convenzioni per gli ausiliari del traffico 2012/14, 216 mila, 553 e 1.143. Il saldo comunque sostanzialmente, quindi anche compensando le partite con i debiti più vecchi, sostanzialmente sono quei 2 milioni e mezzo di cui parlavo prima. Era solo per dire che onestamente non ci sembra un breve periodo. Comunque non ci sembra un debito di poco tempo, come lei ha detto. Dopo di che mi fa piacere sapere che la prossima settimana questa situazione andrà progressivamente a ridursi e a sanarsi.

PUTTI - M5S

Io volevo solo sollecitare alcune riflessioni, dopo aver ascoltato i sindacati e aver ascoltato la dirigenza. Le mie riflessioni sono queste.

La prima. Sono veramente sorpreso che qua oggi i sindacati che sono i sindacati che difendono l'azienda, i lavoratori dell'azienda Amt, quindi anche l'azienda Amt in qualche modo, ci abbiano riportato un dato molto preoccupante, che è quello lavoratori, non venite qua dentro in Amt, perché questa è un'azienda in liquidazione. E mi sorprende che noi non abbiamo mai riflettuto in quest'aula sul fatto di andare ad analizzare se il *management* di quell'azienda sia attuale, se sia efficiente, efficace rispetto a quello che richiede il mercato e le mutate condizioni. Questo rispetto alla Giunta mi sorprende molto.

Ancora, ho visto i sindacati che mi hanno detto, con cui abbiamo condiviso nei giorni scorsi alcune cose, che dicono non mandiamo i lavoratori lì, perché i dati di quell'azienda sono preoccupanti, e quindi noi vogliamo tutelare questi lavoratori. Mi sembra che comunque i dati che sono stati portati oggi dall'azienda Genova Parcheggio, non siano così floridi, nel senso che io ho visto un calo costante della produttività e della produzione. Dal 2010 al 2014 ci hanno presentato delle colonnine in continua discesa. Quindi vuol dire che non c'è un *progress*, c'è una regressione.

Ancora, abbiamo visto che ci sono stati presentati, e questa è una delle *slide*, mi pare la n. 3, alla *slide* n. 11 che ci è stata presentata, ci sono stati presentati i costi del personale, quello storico, come uno dei principali problemi che ci sono. I 607 mila euro marcati in rosso. Quindi vuol dire che i lavoratori un po' si usano per portarli qua per timori dell'azienda, e un po' invece si indicano come causa dei mali. Mi sorprende che i sindacati in questo senso non rispondano a questa roba.

Quindi questo lo dico non tanto per i lavoratori, che immagino siano in grado di pensare con le loro teste, ma per l'attacco che ha fatto il dirigente in precedenza. E io dico sempre quello che penso.

Poi, una domanda che faccio ai sindacati, mi sorprende che voi in qualche modo citiate un rischio maggiore in un momento in cui il mercato in questo momento sostanzialmente dice, ma perché ci sono delle scelte governative precise, che le aziende partecipate in cui ci siano situazioni di cali di produzione, di non redditività, di non risposte agli *stakeholder*, eccetera, debbano andare verso le privatizzazioni. Mi sorprende un po'. Io ritenevo tra le altre cose che il fatto che Genova Parcheggio potesse entrare in una fusione con Amt, rafforzasse i lavoratori dell'azienda. Stare in un'azienda più grande con oltre tremila dipendenti potesse rafforzarli. Mi sorprende invece che voi abbiate fatto una valutazione che un'azienda di cento dipendenti possa difendere di più dal punto di vista sindacale i dipendenti, rispetto ad un'ipotesi ad esempio di messa sul mercato e privatizzazione. Io vorrei rispetto a questo una valutazione con voi.

Ultima cosa. Rispetto alla dirigenza, io dico che mi sembra che nella proposta fosse chiaro qual era l'intenzione. Ne abbiamo parlato la precedente Commissione, non c'eravate. Mi scuso se non è stato riportato. Però per noi è fondamentale una pianificazione strategica unitaria delle politiche di mobilità e di sosta in questa città, che ci sembra in questo momento non ci sia. E ci sembra strategico sia per l'azienda Genova Parcheggio, che per quella Amt, ma soprattutto per la cittadinanza, che questa sia una. Se no il Pum (Piano urbano della mobilità) ci sembra che in qualche modo rimanga uno scritto molto bello e interessante in un cassetto, e nessuno provi realmente ad attuarlo. Per noi questa è una preconditione, perché ognuna delle due aziende ha delle caratteristiche che nella costruzione di un piano urbano della mobilità serio ci vogliono. E questo era uno degli obiettivi, insieme a quello che ha annunciato il mio collega Boccaccio, di cui abbiamo parlato la volta scorsa. Quindi evidentemente la sua valutazione era legata ad una mancanza di comunicazione odierna. Gliela ridico, così possiamo valutarla.

MUSSO E. - LISTA MUSSO

Dottor Gavazzi, lei non è l'obiettivo. Quantomeno non il mio. Assolutamente. La trovo personalmente anche una persona civile, garbata, educata, disponibile anche a un incontro nei giorni scorsi che poi non abbiamo potuto tenere per un mio problema, le ho detto ci vedremo direttamente in aula. Quindi lei personalmente non è il mio obiettivo.

Tuttavia le suggerisco di non offendere la sua intelligenza, ma neanche quella dei Consiglieri, quando fa un confronto, come diceva che non vanno fatti, fra due oggetti completamente diversi, e mi dice che in fondo il parcheggio in struttura del Piccapietra, pur essendo per logica più efficiente di un parcheggio a bordo strada,

ha una redditività superiore. Poi nel prosieguo della stessa frase ha detto, pur essendo aperto trecentosessantacinque giorni l'anno ventiquattro ore al giorno. È proprio questo che gli fa scendere la redditività, il denominatore di quel rapporto semplicemente si raddoppia. Quindi è evidente che la differenza di redditività c'è, eccome.

Per quanto riguarda il presidente Orlando che non avevo il piacere di conoscere fino a questa mattina, la sua replica che una persona civile e garbata come il consigliere Grillo ha appena definito prepotente, io vorrei dire, il dottor Gavazzi l'ha capito, ho detto «oggettivamente ingannevole», intendendo con l'avverbio «oggettivamente» che escludevo il dolo, escludevo la volontarietà di essere ingannevoli. Oggettivamente ingannevole perché proponendo un punto di vista aziendale, non teneva conto degli *stakeholder*, di cui infatti poi lei si è dimenticato, quando li ha enunciati.

Sul discorso che io abbia criticato il confronto intertemporale, io ho criticato il solo confronto intertemporale. Per restare all'esempio di prima, quello della redditività del singolo stallo di isola azzurra, se l'anno prossimo vi dicessero che da 7,60 euro al giorno è diventato otto, potrebbe dirmi Gavazzi che ha aumentato di più qualche cosa per cento, ma lo riterrei comunque totalmente insufficiente, così come lo ritengo oggi.

Escluse le polemiche o gli attacchi personali, ai quali però dovevo un minimo rispondere tecnicamente rispetto a quello che è stato detto, io lamento invece una cosa un po' più grave. Gli obiettivi per i quali siamo qui, io credo che siano, e in questo c'è forse il senso di una condivisione più ampia nel Consiglio e anche sugli spalti, uno è con i sindacati, la pianificazione congiunta del trasporto pubblico e della sosta privata e la funzionalità di una pianificazione della sosta privata per il trasporto pubblico, la sostenibilità e la qualità urbana. Due, una maggiore efficienza di un bene pubblico del Comune e dei cittadini, che non per colpa dei lavoratori – l'ho già detto nel primo intervento, e l'ho già detto anche la volta scorsa quando i lavoratori non c'erano – è gestito a nostro avviso male. Abbiamo portato degli argomenti, abbiamo portato delle cifre.

Vorrei aggiungere un tre, ma non perché i lavoratori ci sono, ma qualcuno ha detto in fondo i lavoratori sono pochi rispetto, mi pare fosse Gamba o forse Camillo, i lavoratori sono pochi rispetto a quelli che dovrebbero essere per garantire una completa copertura. Se noi pensiamo a sviluppare la redditività che oggi non è affatto sviluppata, e che è inspiegabilmente contratta a livelli molto bassi, forse ci sono anche gli spazi per quello che dite voi. È che così invece non ci sono, e al contrario la scarsa redditività e la scarsa efficienza dell'azienda è obiettivamente oggetto non di una visione di Musso e della visione di Boccaccio, ma una visione molto condivisa in questo contesto.

FARELLO - PD

Mi permetto, visto che molti Consiglieri sono intervenuti più volte, di intervenire ancora una volta in maniera estremamente sintetica, perché Costanzo ha detto una cosa che io ho letto ieri, non l'ho voluta dire perché se no poi sono io quello che provoca, ma visto che l'ha detta lui, penso sia giusto dargli un commento politico.

La Regione Toscana virtuosissima, lo dico senza nessuna ironia, penso veramente che sia una delle poche Regioni virtuose in questo paese, ce ne sono anche amministrare dal centrodestra su molti aspetti, ha bandito una gara per il bacino unico regionale trasporto pubblico locale. Per cui, il massimo del virtuosismo rispetto a chi pensa che l'aggregazione l'economia di scala del trasporto pubblico si faccia con i bacini e non con le dimensioni delle aziende. Io la penso esattamente all'opposto. Però chi pensa invece che la realizzazione di economie di scala si faccia con la realizzazione dei bacini, la Regione Toscana ha fatto esattamente questo, il bacino più ampio possibile rispetto alle sue competenze. Ha fatto una procedura ad evidenza pubblica, ha vinto il privato e non il pubblico. Ha vinto quello di fuori e non l'aggregazione delle aziende del territorio.

Commento di questa cosa. Non c'è nessuno strumento di regolazione che a priori difenda un'azienda dalla sua capacità o dalla sua incapacità di stare nel mercato del servizio o del bene che produce. La politica può resistere, mentre i freni, mettere i morsi a queste cose qua, ma poi alla fine il valore d'uso prevale. A volte anche il valore di scambio, ma è molto legato nella produzione di beni e servizi al valore d'uso. Non c'è una politica che ti protegge dalla realtà all'infinito. Ad un certo punto, la realtà arriva e decide cosa è reale e cosa è artefatto.

Quello che ci dicono i sindacati, ce ne dicono tante di cose, alcune sa benissimo che non le condivido, non c'è nessun tipo di problema. Penso però che una delle cose giuste che sono state dette e che vada ribadita, è perché questa aula non chiede. E questa Amministrazione non chieda a se stessa, e qua c'è anche un rapporto tra la parte politica e gli uffici che secondo me in alcuni casi è male interpretato. Ma anche per responsabilità

nostra. Quindi una responsabilità collettiva. Non c'è un problema, è colpa della Giunta, è colpa degli uffici, dell'Amministrazione, delle aziende. È colpa di un nostro *habitus* culturale, che secondo me va cambiato.

Quando si guarda un'azienda, la prima domanda che va fatta, è se aumenta il valore della propria produzione o se non lo aumenta. Se aumenta i propri ricavi o se non li aumenta. Se aumenta la qualità dei propri servizi o meno. I costi vengono dopo questo ragionamento, perché i costi devono essere commisurati ai risultati che io raggiungo. Perché se un'azienda va male, evidentemente quello che ho speso, che sia tanto o che sia poco, ho speso male i soldi, in questo caso dei cittadini genovesi. Se un'azienda va bene o meglio, vuol dire che ho speso bene quei soldi.

Il problema che secondo me noi dovremmo un po' affrontare di più, non solo nel caso dei parcheggi, e con Amt ancora di più che nel caso dei parcheggi, è come mettiamo in condizioni queste aziende di investire nella propria produzione. Perché qua non abbiamo un problema di tenuta del bilancio. Io posso ridurre i costi fino all'estremo di una struttura, di un'organizzazione. Ma se poi quell'organizzazione non produce, perché non è in grado di produrre, in Amt è "facile" capire quali investimenti vanno fatti, e devono prendere degli autobus nuovi e magari fare qualche infrastruttura in più. Costano tanto.

In un'azienda che gestisce sosta, cosa devo fare? Aumentare la platea della produzione e magari puntare su quell'*asset* di produzione che sono i parcheggi di struttura, che questa città, in tempi strapassati in questo caso, ha regalato ai privati. Il ciclo amministrativo precedente, il Consiglio, non la Giunta, ha votato una delibera che in parte applicherà, forse questa Amministrazione non ce la farà, ma la prossima sicuramente ce la farà in diversi casi, che tutte le convenzioni sui parcheggi che sono stati dati ai soggetti privati sul suolo pubblico in questi anni, alla loro scadenza devono tornare in mano del governo pubblico prima di decidere a chi vanno. Perché se io ho un'azienda pubblica e me la tengo pubblica, non si capisce bene perché poi la parte ricca del *business* la debba appostare fuori. Allora tanto vale che dia tutto il servizio fuori. Facciamo questi ragionamenti, che prescindono dall'architettura societaria. Prescindono indipendentemente se siamo d'accordo sull'una o sull'altra.

Vogliamo tenerci l'azienda pubblica da sola dentro un'altra cosa? Mettiamo in condizione di produrre più valore. E poi, io lo dico molto chiaramente, se un'azienda è in perdita, esiste il problema del personale, che è soprattutto del personale, perché se un'azienda è in perdita, prima o poi rischia di dover ridursi il personale. Ma in un'azienda che non è in perdita, e in un'azienda pubblica lo dicono quelli che la pensano un po' diversamente da me sulla visione economica, l'importante è che sia in pareggio, non è che debba produrre profitto, perché non deve distribuire dividendi, il problema è che sia in utile, che siano 153, che siano 47 o che siano 290, quei lavoratori lì non sono un disvalore, sono un elemento dell'investimento che ho fatto. Perché un posto di lavoro in più è una somma a investimenti, non è una somma a costi, se l'azienda produce almeno il pareggio di bilancio.

MICELI - ASSESSORE

Siccome questa questione dei canoni non pagati o di cui Genova Parcheggi è morosa, viene tirata in ballo diverse volte, chiariamo una volta per tutti, e mi rivolgo in particolare al consigliere Boccaccio che insiste su questo argomento, Consigliere lei dovrebbe conoscere tranquillamente qual è la differenza tra cassa e competenza, tra principio di cassa e competenza, se lo conosce, non oso pensare che lei sia in malafede perché non è così, però quando si fa il bilancio previsionale, si accerta in bilancio il canone dell'anno, che poi a consuntivo può essere oggetto di una compensazione tra partite creditorie e debitorie di Genova Parcheggi con il Comune, perché come sapete, come è stato detto anche prima, ci sono anche i servizi che Genova Parcheggi eroga. Lo fa per conto del Comune, quindi c'è questa compensazione. Però il canone annuale viene iscritto in bilancio previsionale, e rientra a pieno titolo nella capacità di utilizzo del bilancio. Quindi viene speso tranquillamente. È solo un problema finanziario.

Quindi il fatto che in questo momento Genova Parcheggi debba nella regolazione a consuntivo tra partite creditorie e debitorie, debba ancora qualcosa in più di 2 milioni al Comune, non vuol dire che al Comune mancano quelle risorse. Come lei ha detto, che io mi lamento sempre. E quando mi lamento che mancano risorse, non sono quelle di Genova Parcheggi. Vorrei che fosse chiaro una volta per tutte.

Poi, al di là del dettaglio, il dettaglio viene dagli uffici di volta in volta regolato a seconda della prestazione, della quantificazione, della valorizzazione. Però il canone viene iscritto in bilancio all'inizio dell'anno, e pienamente utilizzato nel corso dell'anno dal bilancio del Comune di Genova.

PADOVANI – PRESIDENTE

Siamo andati un po' lunghi. Io penso che rispetto alla questione specifica che è la delibera di fusione per incorporazione, l'approfondimento è stato fatto, era all'ordine del giorno. Qui nel dibattito sono emersi dei problemi molto più larghi, perché scenari, quindi le gare regionali, quindi il futuro del trasporto pubblico di Amt, Berrino ci ha dato la disponibilità a venirci a parlare. Abbiamo parlato della necessità di una pianificazione integrata delle politiche della sosta del trasporto, abbiamo parlato di riorganizzazione aziendale.

Quindi è responsabilità della politica dare risposte e ce le darà la Giunta, però quello che possiamo fare noi Consiglio e la Commissione, è darci un calendario e approfondire questi temi, perché ci vuole lo spazio necessario. Mi sembra che oggi, per quel che riguarda il tema, il tema l'abbiamo assolto.

Non so se siete d'accordo, io potrei, d'accordo con l'Assessore al trasporto, fare un calendario di Commissioni che provino a maneggiare questi temi. Già oggi pomeriggio ne abbiamo uno, quindi io farei un calendario, perché i temi che sono emersi, possono diventare oggetto di future Commissioni per un approfondimento. Quindi chiederei al sindacato di tenersi gli interventi per le prossime occasioni.

Una replica brevissima, poi chiudiamo.

COSTANZO – FILT GENOVA

Voi avete la democrazia delegata, noi abbiamo ancora la democrazia diretta, perché noi abbiamo fatto un'assemblea con i lavoratori, le cose che abbiamo dette le abbiamo condivise con i lavoratori. Poi, se coincidono, e molte cose sono condivisibili, con le scelte aziendali, vuol dire che siamo d'accordo. Non è che dobbiamo confliggere.

Per cui, quali sono le finalità, l'utilità per i lavoratori e per la collettività quando si propone una fusione per incorporazione? Quando uno capisce quali sono queste cose, lo dicevo prima, anche io provengo dai metalmeccanici, ne ho fatti centinaia di accordi sulle fusioni, abbiamo proposto l'aggregazione delle cinque aziende liguri, ma perché dà una dimensione per poter partecipare ad una gara. Se si capisce la finalità, uno può anche dire bene perché ha un valore aggiunto sia per i lavoratori che per la collettività.

Invece la contrarietà che noi esprimiamo, è quella che in una situazione di un quadro di incertezza, perché non vorrei essere frainteso anche, proprio perché tutto era finalizzato alla gara sul bacino unico che rimane, come ci ha detto l'Assessore, faranno dei lotti, per cui ci saranno quattro lotti per l'assegnazione del servizio, se ho capito bene, è evidente che non si sa chi vince. E se io non mi attrezzo per poter vincere, perdo. Allora Gtt che aveva dieci anni di contratto per vendere a BusItalia, ha scorporato i posteggi. Noi andiamo a metterli e poi dobbiamo scorporarli? Si parla di due o tre anni con tutte le complicanze che ci sono, quindi in un periodo di incertezza, quindi su tante cose non siamo d'accordo con il Comune.

Qui coincide, non è che noi siamo a prescindere contrari o a favore per partito preso sulle questioni, noi non scegliamo i gruppi dirigenti, li possiamo valutare da quello che fanno. E in Amt abbiamo dato un giudizio negativo. Quando si dice che in tre anni non hanno prodotto uno straccio di documento, non so a cosa sono serviti, se non a prendere uno stipendio. Ma non li scegliamo noi, li sceglie la proprietà, e la proprietà siete voi, perché siete nell'assemblea...

PADOVANI – PRESIDENTE

Costanzo, però se riapriamo il dibattito, non ne usciamo più.

COSTANZO – FILT GENOVA

Ho finito. Quindi noi siamo disponibili alla proposta, a verificare sulle strategie e sul futuro di queste aziende.

GULLI – UIL TRASPORTI

Per rispondere a Putti, se no sembra quasi che siamo pazzi e un po' diciamo una cosa, un po' ne diciamo un'altra. Quello che propone il cinque stelle, non è una cosa non condivisibile in senso generale o un progetto che deve guardare tutto. Però Farello ha fatto nel suo intervento degli esempi. Oggi noi non sappiamo cosa vogliamo come Amministrazione comunale. Qui dobbiamo in qualche modo decidere cosa fare del nostro futuro, perché è impensabile fare i parcheggi di un certo tipo, o fare un percorso a favore del privato. Bisogna capire cosa si vuole fare da grandi.

Quindi se fare un percorso dove si vede una partecipazione del pubblico forte, quindi bisogna creare le condizioni per, oppure regalare ai privati dei pezzi di attività.

PADOVANI - PRESIDENTE

Ci aggiorniamo. Il dibattito continuerà nelle prossime Commissioni.
Grazie a tutti.

ESITO

Analisi e approfondimenti circa i futuri possibili assetti societari di Genova Parcheggi. Sono previste audizioni.	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
---	--------------------------------

Alle ore 12.36 Il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Maria Grazia Merlini)

Il Presidente
(Lucio Valerio Padovani)

(documento firmato digitalmente)