



COMUNE DI GENOVA

COMMISSIONE V – TERRITORIO COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO COMMISSIONE VII – WELFARE

Seduta pubblica del 17 dicembre 2015

VERBALE

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

Assume la Presidenza il consigliere Padovani Lucio Valerio.

Svolge le funzioni di Segretario la Signora Rolando Milena.

Ha redatto il verbale la Ditta Digitech.

Alle ore 14:38 sono presenti i Commissari:

| | |
|----|-------------------------|
| 6 | Anzalone Stefano |
| 7 | Balleari Stefano |
| 13 | Boccaccio Andrea |
| 8 | Burlando Emanuela |
| 15 | Campora Matteo |
| 16 | Canepa Nadia |
| 17 | Caratozzolo Salvatore |
| 14 | De Benedictis Francesco |
| 9 | De Pietro Stefano |
| 3 | Gioia Alfonso |
| 18 | Grillo Guido |
| 19 | Muscarà Mauro |
| 4 | Musso Enrico |
| 20 | Musso Vittoria Emilia |
| 21 | Padovani Lucio Valerio |
| 1 | Pandolfo Alberto |
| 11 | Pastorino Gian Piero |
| 5 | Putti Paolo |
| 10 | Repetto Paolo Pietro |
| 2 | Vassallo Giovanni |
| 12 | Villa Claudio |

Intervenuti dopo l'appello:

| | |
|---|---------------------|
| 1 | Comparini Barbara |
| 2 | Malatesta Gianpaolo |
| 3 | Nicolella Clizia |

Assessori:

| | |
|---|--------------------|
| 1 | Dagnino Anna Maria |
| 2 | Fracassi Emanuela |

Sono presenti:

Dott. Mauro Tallero (S.O.I.); Dott.sa Carla Pedrazzi (S.O.I.) ; Sig. Francesco Vernazzano e Sig. Stefano Gallo (Coordinamento Taxi); Sig. Francesco Ronsval (Segretario Consulta Comunale Handicap); Sig. Claudio Puppo (Segretario Consulta Regionale Handicap); Dott.sa Toso (AMT); Sig. Marcello Valeri (Coord. Coop. Coserco Onlus).

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Pone quindi in discussione il seguente argomento: **SERVIZIO POLLICINO**. Sono previste audizioni.

PADOVANI – PRESIDENTE

Direi di passare la parola prima agli Assessori, che ci spiegano in cosa consiste il servizio.

FRACASSI – ASSESSORE

Grazie agli ospiti che oggi sono riusciti ad arrivare in sala consiglio.

Noi abbiamo tentato di costruire un documento di sintetica illustrazione del servizio oggetto della Commissione di oggi, con il documento illustriamo le caratteristiche e anche un po' i numeri, perché ci sembra che questo sia un modo per poter poi riflettere un po' più nel dettaglio. Il documento lo presenta Maria Neri, che è il direttore sociale che si occupa di disabilità nella direzione politiche sociali.

NERI Maria (Politiche Sociali)

Inizio la presentazione dicendo che il servizio Pollicino, che attualmente in realtà si chiama Mobility Bus, è il servizio di accompagnamento al trasporto pubblico collettivo finalizzato all'attività di socializzazione di tempo libero per le persone che hanno una disabilità motoria.

È organizzato dal Comune di Genova in collaborazione con Amt, che mette a disposizione gli autisti e i mezzi denominati appunto Mobility Bus. I mezzi sono ricoverati presso la rimessa Amt di Sampierdarena.

Pollicino è un servizio che nasce da tantissimo tempo, nel 1990, su iniziativa appunto del Comune con servizi sociali della consulta comunale per i problemi dell'handicap in collaborazione con Amt e l'obiettivo era proprio quello di offrire occasioni di trasporto per la socializzazione alle persone, servizio fino allora non esistente, con delle vetture appositamente attrezzate rispetto alle difficoltà delle persone trasportate.

Dopo un primo periodo di un servizio non del tutto organizzato, in realtà viste le numerose richieste si è reso necessario organizzare un servizio di segreteria per prenotazioni e disdette e quindi garantire un po' meglio il trasporto alle persone attraverso anche un concetto della rotazione del servizio reso. Il servizio di raccolta e prenotazioni è gestito attraverso una cooperativa sociale e viene assegnato attraverso gara.

Dal 2010, come dicevo prima, dalla denominazione Pollicino passa a denominazione Mobility Bus, proprio per la messa a disposizione da parte di Amt dei mezzi. Il ruolo della direzione politiche sociali è proprio quello di gestire, attraverso un soggetto terzo, il centro di raccolta prenotazioni e in

più ha il servizio di accompagnamento, quindi una persona che aiuta le persone con disabilità nella salita e discesa durante il percorso.

Abbiamo messo i costi sostenuti nel 2014, che sono 91.276,00 euro. Amt invece gestisce automezzi attrezzati di proprietà di Amt e guidati da autisti dipendenti dell'azienda.

L'orario del servizio è svolto a seconda dei percorsi che vengono indicati dal gestore sulla raccolta delle prenotazioni. I mezzi, questi sono i dati che ci ha fornito Amt, attualmente in uso possono accogliere tre carrozzelle ancorate oppure cinque persone sedute più una carrozzella.

L'accesso al servizio: il servizio può essere erogato a tutti i residenti del Comune di Genova che abbiano ovviamente una disabilità motoria attestata con certificazione, sia 104, sia attraverso un certificato rilasciato dal medico curante o dalla Asl. La segnalazione può avvenire sia dal dipartimento cure primarie, oppure direttamente ai nostri servizi sociali, che sono gli ambiti territoriali sociali del Comune di Genova. Valutati i requisiti d'accesso viene assegnato al richiedente un codice che viene utilizzato per effettuare poi le prenotazioni e quindi ogni persona ha questo suo codice di prenotazione.

L'organizzazione del servizio: il servizio è attivo dal lunedì alla domenica, dalle 7:00 alle 20:30 con due turni al mattino e due turni al pomeriggio. Per le esigenze di appoggio e sostegno alle operazioni di salita e discesa dal mezzo è previsto l'aiuto anche da parte dell'autista. L'accompagnatore a bordo è previsto soltanto per un turno al mattino e un turno al pomeriggio per dodici turni settimanali complessivi ed è assicurato anche l'accompagnatore per un turno di domenica. L'operatore ovviamente assicura un servizio di assistenza ed accompagnamento sia durante il viaggio che nelle operazioni, a differenza dell'autista assiste le persone anche durante il viaggio.

Come si utilizza il servizio: la prenotazione è un servizio che abbiamo deciso di introdurre successivamente, viste le numerose richieste, si deve prenotare con almeno ventiquattrore di anticipo, il centro raccolta ovviamente evidenzia e calendarizza un po' tutte le prenotazioni ed è attivo come servizio di prenotazione dalle 9:00 alle 12:00 dal lunedì al venerdì. La disdetta deve essere invece data almeno con un anticipo di dodici ore e la segreteria invece è aperta fino alle ore 17:00. All'atto della richiesta l'interessato deve dichiarare le proprie generalità, l'ora, la località di partenza, di arrivo, lo spostamento e deve dare una reperibilità telefonica per ricevere l'eventuale conferma o disdetta della prenotazione. Il centro raccolta prenotazione deve chiedere agli interessati inoltre qualsiasi tipo d'informazione utile ed importante per rendere il servizio più adeguato alle esigenze della persona.

Come pianifichiamo il servizio: il centro raccolta ha anche questo compito di pianificare i vari servizi e i vari trasporti cercando di garantire il massimo della rotazione, quindi il criterio della formulazione dei piani di trasporto è quello proprio di effettuare una turnistica composta da richieste che consentono di effettuare il maggior numero di trasporti con il maggior numero di utenti e a parità quelle pervenute per prima in ordine cronologico, avendo riguardo alla maggiore possibilità di rotazione senza alcuna preclusione territoriale, per cui non si va a vedere il territorio di partenza della richiesta, cercando un'equità razionale rispetto al numero delle richieste effettuate da ciascun utente, quindi di equilibrare tra tutte le richieste degli utenti che il servizio venga erogato in maniera omogenea.

L'utente ovviamente ha anche dei piccoli obblighi, possono accedere al servizio soltanto gli utenti che hanno l'autorizzazione che vi dicevo in apertura, che è un codice che la nostra direzione fornisce alle persone, e che abbiano effettuato la prenotazione, quindi non può usare il mezzo se non ha effettuato la prenotazione e se non ha avuto poi successivamente la conferma del trasporto. Se l'utente volesse viaggiare con la propria carrozzella ci sono dei limiti di peso; gli utenti ogni qualvolta effettuano un viaggio devono essere muniti di un documento di viaggio valido per Amt, quindi ai costi di un trasporto normale.

L'utente può accedere ai mezzi anche con un accompagnatore proprio, previa informazione al centro di raccolta prenotazioni, e l'accompagnatore deve essere munito di un titolo di viaggio regolare. L'utente deve essere puntuale, perché essendo il servizio collettivo è evidente che ci saranno altre persone durante il percorso che aspettano il trasporto, quindi nel rispetto di tutti non vengono tollerati ritardi oltre i dieci minuti dall'orario concordato.

Adesso vi abbiamo dato una slide sintetica su tutti i numeri di trasporti che la direzione politiche sociali realizza, i trasporti lavorativi e addestramento lavorativo sono circa trecentodieci persone; trasporto per il tempo libero sono settecentocinquantacinque gli iscritti che hanno questo codice autorizzativo e il trasporto scolastico sono centosessantacinque persone autorizzate.

In questa slide invece ci sono i diversi mesi, da gennaio fino a novembre, il numero delle prenotazioni effettuate al centro prenotazioni, il numero di corse effettuate, il numero di iscritti, quindi di beneficiari che quel mese hanno fruito del servizio, il numero di disdette che il centro prenotazioni ha dovuto comunicare ai beneficiari per rottura del mezzo di Amt e il numero di disdette invece comunicate per l'overbooking legato all'eccessivo numero di prenotazioni che non consentivano le corse.

Magari poi andiamo all'ultima tabella che è quella delle medie, in media vengono realizzate quattrocentoquindici corse mensili, gli iscritti trasportati sono trentanove, ma se poi andiamo a vedere anche le altre è chiaro che c'è il calo durante l'estate, diciamo che mensilmente abbiamo circa settanta persone trasportate, sessantanove, sessantasei, settantacinque e così via e le disdette invece per overbooking sono circa sessanta/cinquanta al mese, quindi più o meno questi sono i dati che ci risultano dal centro di prenotazione.

PADOVANI – PRESIDENTE

A questo punto io darei la parola agli utenti del servizio. Abbiamo qui presenti Puppo Claudio, Segretario della Consulta Regionale, e Ronsval Francesco, Segretario della Consulta comunale. Quindi in successione, prego.

PUPPO Claudio (Segretario Consulta Regionale Handicap)

Vi ringrazio di questa audizione, noi non vorremmo affrontare come Consulta regionale soltanto il tema del Pollicino, perché è soltanto la punta dell'iceberg di questo problema, noi vogliamo parlare un po' di tutto il trasporto pubblico in generale.

Innanzitutto ricordiamo che con la nuova legge regionale sul trasporto pubblico di linea esiste una Commissione regionale di concertazione che ha proprio il compito di cercare strategie e soluzioni per quanto riguarda il trasporto pubblico, infatti in questa Commissione io ho già parlato in qualità di componente della consulta regionale del discorso del Pollicino. Ho chiesto un impegno alla Giunta regionale, perciò all'assessore Berrino, di prevedere almeno l'acquisto di trenta Mobility Bus per tutta la regione, di cui almeno sette/otto da destinare per il Comune di Genova.

Se noi consideriamo che ancora oggi, malgrado ci sia il 50% del parco mezzi Amt dotato di pedane, molte delle quali elettriche, la mancanza di manutenzione fa sì che siano inefficienti a dare una risposta adeguata, ci sono delle situazioni di disabilità importanti dove il Pollicino può essere veramente l'unica risposta.

Consideriamo anche di rivedere completamente il trasporto pubblico, nel senso che il Pollicino è un servizio ma ci sono tanti altri servizi che le persone con ridotta mobilità o in carrozzina potrebbero anche utilizzare, infatti penso ai Dream Bus. Io abito in una zona dove c'è questo servizio, però per me ovviamente è inaccessibile essendo in carrozzina, dovrei chiamare il Pollicino che parte da Sampierdarena, viene su a Bolzaneto, magari mi accompagna per un

chilometro, mi aspetta un'ora e mi torna indietro, ovviamente questo non è un miglioramento del servizio ma è un disservizio sicuramente.

Consideriamo anche che se è vero che sono circa trentanove gli utenti che mediamente e giornalmente vengono serviti a fronte di oltre mille persone iscritte circa, vuol dire che si dà una risposta inesistente per come è strutturato il servizio e parliamo di persone residenti nel Comune di Genova, se uno non è residente oppure abita a duecento metri dal confine di Genova, sicuramente non può accedere a questo servizio.

Noi abbiamo chiesto l'intervento della Commissione ma soprattutto anche vostro, del Comune, anche nella Commissione per il turismo accessibile, perché è inutile parlare di turismo accessibile se non siamo in grado di dare un servizio di trasporto adeguato. Oggi abbiamo un Volabus non accessibile, ne parlavo prima con l'assessore Dagnino, infatti abbiamo chiesto che quando ci sarà il nuovo bando di assegnazione per il Volabus, deve essere per forza dato un mezzo accessibile e senza costi aggiuntivi né per le casse comunali né per Amt, perché è dato in appalto, quando si danno delle linee di servizio come ad esempio dove abita mia madre, che abita a Quezzi, che ha un servizio dedicato dato ad un NCC, che avvenga con mezzi attrezzati, non possiamo pensare che ci siano ancora delle gare d'appalto con mezzi non accessibili.

Poi soprattutto parlando di turismo è inutile pensare di rinunciare a circa 48 milioni di persone disabili in Europa che viaggiano, sono dati dell'EDF, European Disability, che non vengono nella nostra città o se vengono scappano perché non hanno il Pollicino, non hanno il Volabus, non hanno tanti mezzi di trasporto, fortunatamente la metropolitana è abbastanza accessibile e abbiamo l'unica risposta con dodici mezzi taxi, ma un taxi non è un servizio trasporto pubblico di linea, è un servizio importante ma è l'unico che riesce a dare un'assistenza adeguata per quanto riguarda le persone con grave mobilità, perciò carrozzina, carrozzina elettrica etc.

Noi consideriamo che questo tipo di servizio non può essere accettato, non va più bene, è un servizio che è partito alla fine degli anni Settanta come servizio sperimentale. O

Oggi nel 2015 è una risposta insufficiente per le persone con disabilità. Io penso che forse nel tavolo regionale di concertazione oppure anche un tavolo comunale con i servizi sociali, con gli assessorati sociali, l'assessore Dagnino per la mobilità, insieme anche con tutti gli attori che si muovono a Genova per il trasporto, si potrebbe andare ad affrontare seriamente questo tema, perché se arriveranno e se riusciamo ad ottenere questi otto, nove, dieci mezzi, ma il servizio rimane questo, non ci piace, non vogliamo andare contro la cooperativa che oggi gestisce il servizio Pollicino, gestisce qualcosa che gli viene dato dal Comune. E' assurdo pensare che un servizio che inizia alle sette del mattino, di fatto va a prendere l'utente alle sette e trenta perché sono le sette quando esce dalla rimessa, lo dico non perché ce l'ho con gli autisti, ma io ero un autista dell'Amt prima di avere l'incidente ventitré anni fa, perciò so di cosa sto parlando, dico è assurdo che esca alle sette, alle sette e trenta carica il primo utente e alle venti e trenta deve essere in rimessa, vuol dire che l'ultima corsa finisce alle 19:30/19:40 e se una persona vuole andare a mangiare una pizza la sera? C'è anche una pausa, infatti abbiamo degli utenti che per poter venire a parlare con l'Assessore, visto che c'era la pausa e alle due non potevano arrivare alla riunione, hanno preso il Pollicino la mattina alle nove perché non c'era un servizio adeguato, in questo caso possiamo parlare di disservizio.

Perciò noi riteniamo che bisogna rivedere completamente il servizio, io sono sicuro che oggi ci sono delle cooperative di trasporto pubblico a Genova che potrebbero dare con gli stessi costi un servizio H24, un servizio che possa essere dato con più mezzi, ripeto non ce l'ho con la cooperativa che fa questo servizio, ma ha avuto un incarico e la ricezione della prenotazione non avviene ventiquattrore prima e poi ti faccio sapere se ti posso dare il servizio, avviene nel giro di un'ora, un'ora e mezza e il servizio c'è sicuramente, non ha colpa chi fa il lavoro, ma sicuramente deve essere completamente rivisto perché così non funziona. Non si può parlare di un servizio per i

turisti, non si può parlare di un servizio per i disabili che abitano a duecento metri dal confine e neanche per i cittadini.

Io sono una delle persone iscritte, fortunatamente ho la mia macchina, perché sennò abitando a San Biagio su dieci volte che chiamerei forse nove mi direbbero mi dispiace sei fuori dalla zona del nostro servizio. Io penso che bisogna sedersi a un tavolo e rivalutare completamente il tutto. Lascio la parola a Franco Ronsval della Consulta comunale, che sicuramente potrà dire qualcosa di più.

FRACASSI – ASSESSORE

Scusate, solo perché la media dei trasportati al giorno sono sessanta e non trentanove, c'era un errore nella tabella e ce ne siamo rese conto ora, una media di circa sessantuno trasportati nei giorni feriali e settantacinque trasportati al giorno, comunque una media di sessanta persone trasportate al giorno nei feriali.

RONSVAL Francesco (Segretario Consulta Comunale Handicap)

Grazie per averci invitato a questa Commissione.

Devo fare una premessa, la discriminazione in questo caso non è per questione di religiosità, di razza, la discriminante sono i soldi, perché se ci fossero i soldi non saremmo qua. Noi chiediamo un miglior servizio nel senso che attualmente ci sono due pulmini che sono in servizio dal 2010, se uno si guasta arriva in dotazione un pulmino giallo che non ha la pedana, quindi anche lì la persona disabile in carrozzina non può andare, quindi due pulmini suddivisi in due turni.

Nell'arco della settimana nella programmazione la cooperativa si dà da fare, perché ho avuto modo di parlare con un responsabile, devono cercare di incastrare le persone che chiedono il trasporto con i due pulmini in dotazione e molto spesso non riescono proprio a incastrare perché ci sono addirittura delle persone che abitano a Voltri, poi magari vanno a Nervi per farsi una passeggiata oppure in centro, ai pulmini è vietato da norma l'uso dell'autostrada, quindi il pulmino deve attraversare tutta la città per arrivare a Voltri e poi ovviamente il tempo passa e quindi il gioco degli incastri viene meno.

Ho chiesto il report delle disdette da parte della cooperativa da giugno a settembre ai responsabili del servizio comunale e abbiamo a giugno sessantanove disdette, a luglio quarantasei disdette, ad agosto cinquantasei e a settembre ottantadue, quindi ottantadue persone non hanno potuto usufruire di questo servizio, disdette nel senso che la persona chiama al centralino e non c'è posto perché non si riescono ad incastrare le persone o per questione di mezzi in manutenzione o perché le persone sono troppe in quel giorno.

Secondo la consulta occorrerebbe migliorare il servizio ed avere una dotazione di mezzi in più, io pensavo almeno tre pulmini in tre turni, però non sapevo che Claudio Puppo facesse parte della concertazione del trasporto regionale e addirittura chiedono trenta pulmini tutta la regione, io dico almeno tre turni e tre pulmini efficienti, più uno ovviamente di ricambio.

Poi c'è la questione dell'orario di cui ha parlato anche Claudio Puppo, per usufruire del servizio noi dobbiamo telefonare ventiquattrore prima, mentre il Dream Bus se non sbaglio un'ora prima, quindi anche qui c'è la discriminante, ovviamente ci può essere per motivi logistici, quindi un servizio allargato, non dico dalle quattro del mattino alle tre di notte, ma almeno un servizio che la persona se deve andare a mangiare una pizza con i suoi amici oppure andare al cinema e non può usufruire dei mezzi pubblici perché è impossibilitato ad usare i mezzi pubblici, ecco che in questo caso non si può andare. Trovare un servizio sostitutivo, se non c'è il Pollicino dare un'alternativa, Radio Taxi e così via, in modo tale che la persona che vuole andare al cinema all'ultimo spettacolo per esempio, perché prima va a mangiarsi la pizza, possa farlo.

Ho i dati che ci ha fornito la segreteria del Comune, abbiamo fatto un incontro con la dottoressa Fracassi, abbiamo iscritte settecentosettantadue persone, noi non sappiamo se la persona non va perché stufa di sentire le disdette, manca quel dato, abbiamo solo i numeri, bisognerebbe fare un censimento delle persone che hanno la tessera blu e chiedere: il servizio ti è gradito? Cosa c'è che non va? E avere poi un riscontro.

La discriminante comunque sono i soldi, capisco che siamo in un momento di difficoltà, speriamo di uscire da questo tunnel perché non pretendiamo la luna, ma avere perlomeno le stesse possibilità che hanno gli altri, grazie.

VALERI Marcello (Coord. Coop. Coserco onlus)

Sono Marcello Valeri, coordinatore e responsabile del servizio Pollicino per conto della cooperativa Coserco, che è la cooperativa che gestisce appunto il servizio di prenotazione e accompagnamento a bordo delle vetture.

A fronte di quello che ho sentito finora mi sento di poter dire che un dato che non emerge è il dato di soddisfazione da parte di utenti che senza questo tipo di servizio non avrebbero assolutamente possibilità di uscire di casa, l'elemento di socializzazione ribadisco per il tempo libero, perché il servizio è rivolto al tempo libero, si fa per persone che altrimenti non avrebbero nessun tipo di possibilità di accedere a volte non solo ai mezzi pubblici, ma anche al piano stradale, è un livello che non si può evincere dai numeri e quindi rispetto alla cosiddetta soddisfazione del cliente noi la riceviamo, ci farebbe piacere capitalizzarla anche in altre sedi.

Col Comune abbiamo un'interlocuzione mensile rispetto a quelli che sono i risultati del servizio e conosciamo benissimo i limiti che ci sono, ma conosciamo anche quelli che sono gli aspetti positivi. È un servizio per il tempo libero, significa che a differenza di quello che può essere un servizio dedicato al trasporto, quindi con finalità diverse da quelle che non sono il tempo libero, è proprio per consentire un qualcosa che va al di là del formale obbligo di trasporto e indubbiamente il parametro numerico rispetto a quella che è poi la disponibilità di poterlo fornire è ancora sbilanciato, grazie.

GALLO Stefano (Cooperativa Radio Taxi)

Io sono Gallo Stefano della Cooperativa Radio Taxi, grazie per averci invitati in questa Commissione a partecipare a questo dibattito.

Da parte nostra apprendiamo un po' di dati rispetto a questo servizio, svolgiamo quotidianamente per conto del Comune, della città metropolitana diversi servizi disabili, scolastici, di accompagnamento e quindi riponiamo su questa tipologia di utenza anche un'attenzione particolare.

Siamo altresì dotati di diversi mezzi che prevedano anche l'incarozzamento direttamente a bordo dell'utenza, abbiamo circa dodici mezzi direi attualmente già dotati ed è comunque un settore all'interno della categoria in espansione, diversi colleghi si stanno dotando di questa tipologia di vetture. Inoltre svolgiamo anche servizi per conto di alcune agenzie che prevedono il trasporto turistico di alcuni utenti, quindi crocieristi.

Chiaramente possiamo mettere a disposizione la nostra professionalità, i nostri mezzi affinché si possa dare a questi utenti la possibilità di avere un servizio a tutto tondo. Abbiamo certamente un'elasticità rispetto ad orari ed a mezzi, per cui in qualsiasi fascia oraria possiamo essere disponibili al prelevamento degli utenti più o meno in quasi tutte le località della città. Svolgiamo anche un servizio di taxi bus, quindi di linee integrative che più o meno funzionano sulla scorta di quella che è la prenotazione di questa tipologia di servizi.

Quindi ci rendiamo disponibili eventualmente a partecipare a tavoli affinché questo servizio possa avere un utilizzo migliore da parte di questi utenti.

Vi ringrazio e buona giornata.

RONSVAL Francesco (Segretario Consulta Comunale Handicap)

Per farvi capire le difficoltà che noi abbiamo quando non possiamo avere la possibilità di mobilità, all'interno della sala c'è una persona in carrozzina ed è un segretario della consulta comunale, si chiama Puppo Alessandro, nel precedente incontro con la Commissione consiliare a cui noi eravamo stati invitati per quanto riguarda i soggiorni estivi, questa persona non ha potuto partecipare perché il servo scala non era funzionante.

Quindi, io lo dico per me, è stato un po' umiliante, personalmente avrei dovuto interrompere, adesso in questo momento non può partecipare al tavolo perché c'è uno scalino, quindi invito la Presidenza la prossima volta di dotarsi di una pedana, anzi Alessandro se vuoi dire qualcosa alza la mano, questo per dire la difficoltà che noi abbiamo nella mobilità, so che lui è arrivato in ritardo perché la metropolitana se non sbaglio non arrivava a De Ferrari.

PUPPO Claudio (Segretario Consulta Regionale Handicap)

Farei un po' il discorso per il Pollicino. Sono della consulta disabili e ricevo telefonate, io vado il martedì e il venerdì ed una telefonata per il Pollicino la ricevo sempre, non è possibile andare avanti così, litigano per chi ha diritto o no, quelli che sono a Voltri il Pollicino non lo prenderanno mai perché siccome fanno dei gruppi e non possono farne oltre diciannove o venti, se non possono farcela accontentano quelli più vicini uno all'altro e quelli di Voltri non riescono mai a prendere il Pollicino.

La sera i taxi cosiddetti blu non ci sono, nei bus quelle poche pedane non funzionano mai, insomma per noi la sera è impossibile uscire, mi piacerebbe qualche volta andare al porto antico e stare una serata lì, ma è impossibile perché non ho nessun mezzo, pertanto ci vorrebbero almeno dei mezzi ventiquattrore su ventiquattro, tutto l'anno è così, non pretendo di andare tutti i giorni, magari una volta al mese.

Oggi sono partito da Prà per prendere la metropolitana e non andava fino a De Ferrari, sono risceso, sono andato a prendere il bus e non funzionava la pedana, allora ho dovuto per forza chiamare un taxi blu e pagarlo, costa venticinque euro a corsa, poi non so cosa dirvi più di quello che ho già detto. Bisognerebbe prendere dei provvedimenti per fare qualcosa, o incentivare i taxi blu per farli funzionare a un costo accessibile o aumentare i Pollicino, perlomeno ventiquattrore su ventiquattro.

VILLA (Pd)

Forse magari era utile sentire prima gli Assessori relativamente al trasporto in generale, perché ho sentito un intervento dell'assessore Fracassi, c'è anche l'assessore Dagnino presente, la mia prima impressione, almeno dall'ultimo intervento, è che non funzioni niente, se così non fosse non so se siamo qui per discutere di qualcosa che la Giunta ritiene che vada tutto bene o che sia migliorabile, non credo, giustamente i rappresentanti delle associazioni dicono non vanno bene, siamo qui a proporre delle cose alternative che possono essere un miglioramento dello stesso funzionamento della cooperativa, o un affidamento diverso alla cooperativa taxi o meno, oppure se ripartiamo da zero, nel senso che se come qualcuno ha detto non funziona nulla, vogliamo capire se è vero o meno.

Volevo chiedere due cose, sono d'accordo con chi dice che finché non si fa un censimento o qualche indagine sulle persone che sono proprietarie della tessera per poter utilizzare questo tipo di servizio non avremo dei dati certi, i numeri che ci sono stati detti rimarranno tali come tali sono i numeri, in maniera asettica, detti a noi ognuno per le proprie competenze o per gli amici disabili che abbiamo, ma certamente non ci dicono niente.

Quindi assolutamente questi documenti presentati dai nostri uffici devono essere corredati, come lo saranno immagino e ne discuteremo, di indici di soddisfazione, questa la prima domanda: questi numeri sono accompagnati dalle settecento interviste dei settecento possessori della tessera? Perché se non sono soddisfatti avremmo dovuto arrivare qui probabilmente, e lo saremo, con qualcosa che ci consente di valutare un po' più attentamente questo ragionamento.

Cosa si intende per tempo libero? Cioè una persona può utilizzare questo tipo di servizio solo per il tempo libero? Il tempo libero per me o per un disabile è la stessa cosa, c'è da andare a fare una visita, è tempo libero o no? Non lo è, quindi non posso usarlo? Ci sono altri tipi di servizi che puoi usare. Questo mi conferma quello che pensavo.

Quindi per le ragioni che ho detto, poi magari mi riservo di fare altre domande, se i due nostri Assessori ritengono di informarci prima che inizi la solita bagarre tra chi la pensa in un modo e chi nell'altro, forse già loro prima ci possono dare degli elementi che possano soddisfare le domande che andremo a fare, senno' qui avviene la solita passerella d'interventi che non servono ai presenti né tantomeno a noi, grazie.

PADOVANI - PRESIDENTE

Accolgo la sua richiesta che mi sembra del tutto ragionevole e condivisibile, a questo punto visto che ci siamo, dopo l'assessore Dagnino che ci parla della situazione del trasporto pubblico, io chiederei una precisazione anche sul tipo di servizio, perché in effetti il passaggio su quali utenti serve è dirimente per il dibattito successivo, ci sono altri servizi e sarebbe meglio che ce lo spiegassero. Dagnino prego.

DAGNINO - ASSESSORE

Il garantire il diritto alla mobilità di tutti i cittadini genovesi è evidentemente un problema alla nostra attenzione, all'attenzione di Amt ed è fondamentale.

Con Claudio Puppò abbiamo lavorato tanto in questi tre anni, credo che lui possa darmi atto di aver seguito sui diversi fronti che mi competevano i loro problemi con particolare attenzione, però lo lascio dire a lui, devo dire abbiamo lavorato con un senso di collaborazione molto forte, perché da parte della Consulta regionale, della Consulta comunale, ma soprattutto di Claudio che ha competenze anche nazionali in ambito di mobilità e di diritto alla mobilità, c'è stata davvero una collaborazione e un aiuto reciproco. È chiaro che non ci dobbiamo nascondere quali sono i problemi, adesso parlo della mobilità in generale, perché dobbiamo ovviamente garantire l'utilizzo del trasporto pubblico per tutti; è altrettanto vero che è un problema che attiene proprio alle condizioni dei nostri mezzi e anche a tecnologie che sono difficili da gestire, non sono semplici da gestire le pedane anche quando sei di fronte a un mezzo nuovo.

Noi abbiamo due problemi da questo punto di vista, il primo è quello generale che il parco mezzi di Amt ha una media di anzianità esageratamente alta, ma di questo problema generale abbiamo parlato più volte in quest'aula, noi siamo a dodici/tredici anni di anzianità contro una media europea di sette, ma il parco mezzi è rinnovato dalle regioni e difatti come sapete a novembre 2013 abbiamo sottoscritto l'accordo con la Regione Liguria per cui dovevano arrivare duecento mezzi nuovi, che ovviamente sono dotati di tutte le caratteristiche di legge che garantiscono a tutti la mobilità, e nel corso del 2016 arriveranno.

Abbiamo questa problematica dell'anzianità dei mezzi, però quando ci troviamo di fronte a mezzi nuovi, e io lo sto vivendo, dobbiamo fare le valutazioni insieme alla Consulta rispetto ai nuovi treni della metropolitana, l'elemento pedana e l'armonizzazione pedana, marciapiede per i bus o pedana/banchina per la metropolitana è un elemento tecnologicamente delicato da mettere a punto e poi dopo anche da gestire da parte di chi gestisce il mezzo, perciò diciamo che questo è un problema generale. È chiaro che tutta la metropolitana essendo stata fatta in tempi più recenti è bene o male dotata di tutti i sistemi, la metropolitana la si può usare, oggi si è fermata ma per tutti, ha avuto un guasto generale, i mezzi di Amt, non so i numeri, ma dal punto di vista della dotazione delle pedane siamo in difficoltà. I nuovi mezzi arriveranno con tutte le dotazioni.

Nel caso del Pollicino non è una questione di vetustà, perché sono relativamente recenti come mezzi, del 2010, rispetto ai mezzi di Amt sono tra i più nuovi, però sono pochi, sono due, sono troppo pochi su due turni e un solo mezzo di riserva, perciò non mi nascondo i problemi generali, è chiaro che questa è una scelta che deve fare giustamente la Regione Liguria, è giusto che ci sia il tavolo di concertazione con la Regione ed è giusto che la Consulta abbia chiesto alla Regione l'acquisto di nuovi Pollicini, perché è la Regione che deve dotare il parco mezzi.

Tra l'altro con la nuova impostazione regionale è anche autorità di bacino in questo momento la Regione, nel senso che il trasporto pubblico o il servizio per tutti è competenza regionale, questo è il tema. Chiaramente possiamo migliorare la gestione del Pollicino nelle condizioni attuali, possiamo lavorare per questo, con Emanuela dicevamo che possiamo anche fare un gruppo per migliorare lo stato delle cose in questo momento, per esempio si può adeguare un po', mi diceva la dirigente di Amt, quella mezz'ora di sosta se per voi è un problema, possiamo articolare i turni in modo diverso, sappiamo che i due Pollicino a disposizione per la domenica non sono di fatto richiesti più di tanto, si potrebbe lavorare anche da questo punto di vista sui turni, spostando magari un po' dalla domenica agli altri giorni.

Poi devo dire che accolgo quest'impostazione di Puppo su un'eventuale valutazione di un affidamento diverso, bisogna ovviamente approfondire. Alcuni servizi specifici che hanno caratteristiche particolari, come può essere questo, Amt li ha affidati a realtà diverse, per esempio alla Cooperativa Radio Taxi per quanto riguarda alcune zone della città dove la domanda era talmente limitata che si poteva rispondere con i taxi; devo dire che colgo oggi questa vostra proposta, però mi devo riservare di fare un po' di approfondimenti per vedere se una valutazione di gestione e di equilibrio economico della gestione ovviamente lo possiamo fare con le risorse che abbiamo sul Tpl e le risorse che abbiamo sul sociale, però forse un affidamento nuovo potrebbe rispondere più precisamente e puntualmente ad esigenze che hanno bisogno di un po' più di flessibilità. I tassisti hanno delle auto però non sono moltissime con tutta la dotazione, quella di altre cooperative potrebbe essere una strada per la quale con le stesse risorse diamo una risposta più efficace ad una certa esigenza. Naturalmente man mano che arriveranno i nuovi autobus, quelli gialli del trasporto e i trenta autobus che l'Assessore regionale ha promesso alla Consulta, è chiaro che il servizio si potrà modellare in modo diverso su una dotazione di numero diverso di Pollicino.

PADOVANI – PRESIDENTE

Scusate, nessuno ha risposto alla domanda sul tipo di utenti, perché questo secondo me chiarisce il quadro.

FRACASSI – ASSESSORE

È ovvio che se fossimo in un mondo perfetto, ed è quello verso cui stiamo puntando, il servizio Pollicino non ci dovrebbe neanche essere perché le persone dovrebbero poter utilizzare il trasporto pubblico a prescindere dalle proprie capacità e possibilità motorie, questa è la premessa.

Sappiamo che siamo in un mondo in evoluzione e quindi il Pollicino si colloca in una situazione di mezzo, perché la prima domanda a cui rispondere è se è un servizio di trasporto pubblico o un servizio sociale. In realtà, noi non stiamo rispondendo a una domanda di servizio essenziale e quindi è un servizio che va a raggiungere un bisogno di affermazione nel proprio tempo libero in supplenza a una mancanza del servizio generale, che non è genovese ma una difficoltà in generale, però non solo, perché ci sono altri aspetti a cui risponde Pollicino e a cui non potrebbe mai rispondere il trasporto pubblico locale.

Il primo aspetto è che spesso è molto utile, lo usano persone che hanno difficoltà a raggiungere la fermata e quindi l'impegno misto tra Amt e la cooperativa di gestione è che c'è spesso l'accompagnatore che va fino al portone e aiuta la persona ad avvicinarsi al mezzo e quindi c'è un servizio che il trasporto pubblico non potrebbe svolgere e quindi in un progetto noi dobbiamo tenere in considerazione quest'aspetto.

L'altro aspetto è che è un servizio che spesso non si rivolge solo a persone singole ma anche a gruppi, che quindi ha anche un po' una funzione non solo di permettere alla singola persona di svolgere la propria attività di tempo libero, ma che permette anche a dei gruppi di persone di fare delle attività insieme e mi riferisco per esempio al fatto che è un servizio che viene utilizzato a volte per gli utenti delle strutture residenziali per non autosufficienti che escono in piccoli gruppi e vanno a fare un'attività accompagnati da un'associazione di volontariato o da una cooperativa, o con i centri diurni, insomma i luoghi che ospitano persone con disabilità motoria utilizzano questo strumento per poter spostarsi in piccoli gruppi per andare a una mostra o un'attività culturale esterna.

Per rispondere alla domanda di Villa, noi dobbiamo tenere presente che questo è un servizio che si rivolge al tempo libero perché per i servizi essenziali esistono altri importanti servizi di trasporto. In particolare in una diapositiva che abbiamo fatto vedere a fronte delle 755 persone iscritte al servizio Pollicino per le proprie attività del tempo libero, noi abbiamo 310 persone che accompagniamo quotidianamente ai centri diurni o alle proprie attività lavorative, persone quindi con difficoltà motorie che vengono accompagnate per il lavoro e per l'inserimento in centri semiresidenziali e abbiamo 165 studenti della scuola dell'infanzia o della media inferiore, quindi alunni, che vengono accompagnati a scuola dal servizio di trasporto scolastico per persone disabili. Quindi il diritto alla scuola, il diritto al lavoro e il diritto a frequentare i centri semiresidenziali, a queste esigenze si risponde attraverso altri servizi.

Per quanto riguarda la visita medica esiste invece un livello essenziale sanitario per cui se le persone hanno certificata la disabilità motoria e quindi non hanno possibilità a muoversi in modo autonomo, il medico certifica l'utilizzo del mezzo di pubblica assistenza, del trasporto sanitario per raggiungere la struttura sanitaria. Ovvio che tutti questi servizi poi hanno delle difficoltà, dei problemi, delle limitazioni, ma quello che è importante è non spostare su Pollicino quelli che possono essere temi che stanno in altri luoghi.

Rispetto alla soddisfazione degli utenti ci siamo guardati con la cooperativa, ma sicuramente anche con Amt, penso che non avremo difficoltà, anzi è una bella idea che accogliamo di fare un'indagine sulla soddisfazione degli utenti rispetto al servizio, perché questo effettivamente potrebbe in un futuro appuntamento della Commissione dare un ritorno su quanti sono quelli che sono contenti e quanti quelli invece che si sentono non soddisfatti dal servizio Pollicino.

Sono 755 le persone iscritte, sono 470 quelli che l'hanno utilizzato quest'anno, quindi comunque i due terzi hanno utilizzato il servizio, effettivamente varrebbe la pena capire perché un terzo non l'ha utilizzato, ci siamo un po' portati fuori con la media mensile però due terzi delle persone iscritte hanno usato il servizio.

L'altra cosa che volevo dire è che comunque su 5.719 prenotazioni che ci sono state in un anno, abbiamo fatto 4.986 corse, quindi su 5.700 richieste sono stati fatti circa 5 mila trasporti, tanto per stare sui numeri arrotondando; quindi non parliamo di servizio che non funziona perché

comunque mi sembra anche ingiusto, è vero che su 5.700 ne abbiamo 700 che non sono stati soddisfatti, però ne abbiamo avuto 5 mila che sono stati soddisfatti.

In risposta a Puppo della Consulta disabili del Comune, volevo dire che non è vero che le persone di Voltri non vengono trasportate, è la cosa che dicevamo all'inizio, si tende a rispettare una rotazione delle persone, quindi a soddisfare tutte le richieste, ovviamente però essendoci più richieste rispetto alle possibilità ci sono delle disdette, ma comunque parliamo di 700 disdette su 5.700 richieste, parlo di numeri annuali ma questo giusto per riportare un po' la riflessione sui numeri e per dire che quindi il tema come è stato affrontato oggi è interessante, credo che sarà interessante anche sentire le opinioni dei Consiglieri. Qui però abbiamo un argomento che è quello del miglioramento dell'accessibilità del trasporto pubblico, abbiamo un tema che trattiamo da altre parti che ha un miglioramento dei servizi di trasporto, sociali e sanitari, sociali per quanto riguarda il Comune, i centri diurni e verso il lavoro, sanitari per quanto riguarda il servizio sanitario nazionale, qui abbiamo un servizio di mezzo che permette alle persone di svolgere attività nel tempo libero e che può essere migliorato.

È chiaro che due mezzi su due turni non sono sufficienti perché è sempre bene averne almeno uno funzionante che possa permettere il cambio nel caso il mezzo si guasti e avremmo un minor numero di disdette, poi ci sono altre cose che possono migliorare. Fare un gruppo di lavoro tra Amt, i servizi sociali, il gestore e una rappresentanza delle organizzazioni degli utenti secondo me è un'altra strada da perseguire per migliorare la funzionalità del servizio, così come procedere ad un'analisi della soddisfazione dei 750 iscritti.

BALLEARI (Pdl)

Finalmente siamo riusciti a portare in aula la questione Pollicino, abbiamo impiegato parecchio tempo, non penso che si possa risolvere con un'unica Commissione perché le problematiche sono tante e sono disparate.

Ho preso un po' di note su quanto è stato detto quest'oggi e su quanto mi è stato suggerito da un'amica che usufruisce del servizio Pollicino, ci sono cose buone e cose non buone, nel senso che mi ha colpito molto l'intervento di Valeri che mi ha parlato che sicuramente è gradito il servizio rispetto ad un servizio che prima non c'era, è evidente perché dà la possibilità a queste persone di muoversi. Quello che è stato detto, ma io vorrei che fosse molto chiaro, è che è un servizio che viene svolto per persone con disabilità motoria che si devono recare in posti diversi da quello che può essere il lavoro, che può essere un ospedale etc., pertanto rispondo a una domanda che si è posta l'assessore Fracassi quando ha detto del mondo perfetto, che è una cosa che è meglio non dire e sulla quale nessuno di noi onestamente aneli ad arrivare, il servizio Pollicino è trasporto pubblico o servizio sociale? La risposta è semplicissima, è un trasporto pubblico a valenza sociale perché le persone che usufruiscono di questo servizio lo fanno per socializzare perché devono poter uscire da casa e allora su questo la valenza sociale diventa ancora più rilevante che non il trasporto, perché le persone che usufruiscono di questo servizio e che sono contente in parte di poterne usufruire hanno però delle difficoltà.

È stato detto ad esempio della pausa pranzo, perché precludere a queste persone il fatto di poter andare a mangiare un toast al bar di corso Italia in primavera? È una questione di socialità, perché precludergli di andare al cinema la sera, visto che il servizio termina alle 19:30, la sosta delle due ore e mezzo a pranzo dalle 12:30 alle 14:30, mi sembra che sia stato detto così, può darsi che mi sia sbagliato, il concetto è indipendente dai quaranta minuti, dalle due ore e dall'ora, comunque alle 19:30 il servizio cessa, su questo siamo tutti d'accordo.

Il servizio è iniziato anni addietro con sei mezzi, di questi quattro gialli e due bianchi, i quattro gialli non ci sono più, ne sono rimasti due e su questo ci sarebbero dei problemi da porre, nel senso che è evidente che manchino dei soldi per acquistarne degli altri, furono acquistati ai

tempi dalla regione, magari vediamo se qualcosa si può rifare in questo momento, ma soprattutto vediamo di fare la manutenzione.

Assessore parlo con lei adesso, io so che lei sta cercando di fare le nozze coi fichi secchi, come si suole dire, perché su questo sono consapevole e le do fiducia in tal senso, però leggo quello che ho qua davanti: le pedane si incantano e gli autisti devono metterle a posto con le mani, devono dare dei colpi con i martelli perché sennò non possono scendere; le portiere dietro non stanno aperte da sole perché le molle sono rotte da tantissimo tempo e per tenerle aperte devono usare dei bastoni; non ci si può ancorare sulle carrozzine elettriche perché mancano i ganci all'interno; il rivestimento è sollevato e le carrozzelle non scorrono; il seggiolino dell'autista è stato cambiato recentemente perché prima era semovibile e rischiavano di andare a finire per strada; la porta scorrevole non funziona; lasciamo perdere la pulizia, che va bene anche che sia sporco; hanno viaggiato per dei mesi con un chiodo nella gomma, poi alla fine si sono lamentati e hanno dovuto toglierlo.

Allora non voglio infierire perché so benissimo che lei non ha nessuna responsabilità oggettiva, però bisogna che facciamo qualcosa. Ieri eravamo in Commissione, parlavamo del servizio di manutenzione dei mezzi Amt nel quale ritengo che rientri anche il servizio Pollicino, abbiamo parlato di un contratto che è stato ridimensionato per il quale è stata vinta la gara con un'ulteriore riduzione, secondo me di questo passo su questo servizio dovremo spingerlo. Dobbiamo cercare di far fronte comune per ottenere un risultato.

L'altro giorno quando l'assessore Fracassi mi ha detto che c'erano alcune problematiche per questa convocazione, ho detto tanto non esauriamo l'argomento quest'oggi, però diamo quanto meno l'impegno a delle persone che hanno delle necessità, che sono diverse dalle nostre e pertanto diventano dei bisogni, un impegno a cercare di fare qualcosa.

Mi sono permesso di invitare anche, quasi a loro insaputa nel senso che non gli ho fatto un'imboscata ma quasi, il servizio taxi perché ho detto dove non possiamo arrivare in una determinata maniera magari possiamo arrivare con un servizio aggiuntivo, integrativo, non sostitutivo perché non si può sostituire, ma aggiungere qualcosa, perché magari si riesce ad ottenere un risultato, oppure dal momento che siamo stati virtuosi e siamo riusciti ad avere qualche soldino in più in Comune per i risparmi che abbiamo fatto e una parte è andata al sociale, vedere di integrare qualche servizio perché le auto blu a venticinque euro a corsa non se le può permettere nessuno.

Allora vediamo tutti insieme ma con un progetto serio di fare un tavolo con la consulta innanzitutto comunale, perché è importante che ci sia, possiamo usufruire dell'ausilio di Puppo in quanto regionale, in quanto valenza nazionale, ma tutti assieme vediamo di riuscire a fare qualcosa. L'auspicio di Puppo era infatti quello di sedersi a un tavolo tutti con uno spirito propositivo per dire abbiamo due soldi, sono pochi, ma qualcosa possiamo cercare di fare e non cerco la perfezione, semplicemente migliorare qualcosa, soltanto dare un cenno di miglioramento.

Vorrei incentrarmi sul servizio, la manutenzione va fatta, i mezzi devono essere due perché tra l'altro se fossero funzionanti al 100% darebbero un servizio, dei due ne funziona quasi sempre uno perché l'altro ha delle problematiche e allora il servizio da sei originari è diventato di uno e crea qualche problema. Assessore, parlo a lei dal punto di vista della manutenzione e della mobilità, vediamo di parlarne con i tassisti che già svolgono dei servizi per noi, hanno presentato venerdì scorso il programma nuovo della Cooperativa Radio Taxi con dei servizi aggiuntivi, tra l'altro credo che siano diversi i mezzi con le pedane e che possano integrare questo servizio, vediamo di fare un progetto di integrazione vera di trasporto pubblico, poi se si dovrà rinunciare a qualcosa sul trasporto pubblico lo vedremo, capisco che ci siano dei vincoli di bilancio ma cerchiamo di dare delle priorità soprattutto alle persone che hanno delle necessità reali. Mi riservo di intervenire successivamente.

MUSSO Enrico (Lista Musso)

Effettivamente dalle cose che si sono udite in quest'aula da un lato sembra di avere ascoltato un livello di soddisfazione decisamente basso, se questo è il dato a cui ci dobbiamo rifare, dall'altro l'Assessore e altri hanno detto che non è vero, che le cose non stanno così, quindi ho cercato di capire un po' di numeri per quello che consente il documento che ci è stato dato, che per la verità non è che consenta di dare molto con i numeri.

Per esempio non c'è il numero dei mezzi, nel frattempo è emerso che sono due, però forse sarebbe stato importante metterlo, che però è uno perché l'altro non funziona, il punto è che non si capisce neanche benissimo quante sono le persone trasportate, nel senso che il dato delle prenotazioni feriali più festive diviso 365 ci dà diciassette prenotazioni al giorno; il dato del trasporto feriale più festivo diviso 365 mi dà quindici al giorno. Assessore, prima ha detto sessanta, una cosa è quindici e una cosa è sessanta per i motivi che dirò tra poco, mi conferma che il dato è di quindici trasporti al giorno? Perché prima ha detto sessanta al giorno ma può essersi sbagliata, bisogna chiarire perché non mi quadrava il conto.

Il dato è grossomodo quindici al giorno e ci torneremo su questo.

L'altro aspetto interessante è che se noi confrontiamo le prenotazioni con le corse, otteniamo che la percentuale di prenotazione accettate è circa del 90%, per cui quando ho sentito che i mezzi da due dovevano essere aumentati di almeno venti, evidentemente forse non è così, forse c'è qualche altro elemento che può essere reso più efficiente che non sia il numero dei mezzi.

L'unico dato sui costi che viene fornito sul documento è di 91 mila euro, però non è chiaro che cosa coprono esattamente, immagino che non ci sia l'ammortamento dei due veicoli, quindi sono dei costi marginali ma non totali di quello che costa in realtà mettere in piedi questo servizio in questo modo. Dico questo perché se noi facciamo un calcolo grezzo delle 5 mila corse all'anno, che anche l'Assessore ha menzionato e che tornano da questi conti, e lo moltiplichiamo ad esempio per venti euro a corsa che è una corsa ai taxi non proprio minima ma abbastanza ricca, arriviamo a quella cifra. Allora se stiamo pagando per avere un servizio che non funziona, che non è disponibile, che bisogna prenotare con ventiquattrore d'anticipo, mentre il taxi uno lo chiama ed arriva in tre minuti, e paghiamo una cifra calcolando una corsa taxi da venti euro mentre di solito come media è la metà e la minima ancora meno, paghiamo la cifra che potremmo avere chiamando un taxi ogni volta che ci serve, allora c'è qualcosa che non va, può darsi che non abbia capito qualcosa. L'ho letto tre volte perché sono rimasto sorpreso di questo dato, se il tipo di servizio ci viene a costare circa venti euro a corsa con il tipo di vincoli che pone di prenotazione anticipata, di necessità di disdetta, di turnazione, festivi, serali, dell'ora di pranzo e così via e costa lo stesso che avere un taxi disponibile, francamente finiamola lì.

Potremmo avere tutto quello che giustamente ci stanno chiedendo chi dice vogliamo anche poter andare a mangiare una pizza la sera, andare al cinema dopo le 20:30 o andare all'ora di pranzo, ma possiamo fare tutto per questa cifra e non solo, mi permetto di dire che 91 mila euro non è la cifra, perché se noi mettiamo l'ammortamento dei mezzi, altro che 91 mila! Qui veramente i conti non stanno in piedi.

L'altra cosa che volevo dire è che dal punto di vista dell'efficienza gestionale qualche domanda ce l'ho, perché ad esempio sulla pagina nove, pianificazione del servizio, leggo: «Il criterio guida è quello di formulare una turnistica composta da richieste che consentono di effettuare il maggior numero di trasporti con il maggior numero di utenti», ci mancherebbe che non fosse così, però normalmente dai corrieri ai taxi, chiunque ha dei software con cui ottimizza questa cosa, li abbiamo? Quali sono? Come funzionano? Perché secondo me dai dati che sono emersi da questa breve disamina se c'è questo software non deve essere il migliore che c'è sul mercato.

Sul fronte invece dell'efficacia del servizio, essere nel 2015 con tutte le forme di mobilità su domanda nelle varie possibilità, passeggeri, merci, urbane, extraurbane, che siamo vincolati a una prenotazione con ventiquattrore di anticipo, che siamo vincolati a una disdetta con dodici ore di

anticipo, per inciso se poi uno dà la disdetta con sei ore di anticipo oppure non la dà per niente cosa succede? C'è una sensazione? Perché se non c'è anche quello è un motivo di inefficienza, uno prenota a casaccio e poi non ci va, tanto non succede nulla, allora anche questo è un punto su cui bisognerebbe fare chiarezza, ma è sorprendente che in una cosa con un numero di iscritti chiuso e anche molto piccolo, di poche centinaia di utenti, non ci sia un feedback sulla qualità, tra un po' il mio panettiere mi manda le mail per dire se sono contento della focaccia che ho mangiato al mattino! Credo che avendo settecento iscritti non sia difficile avere una mailing list dove si interroga l'iscritto sulle migliori possibilità, purtroppo qualche eco della inefficienza del servizio l'abbiamo avuta in questa seduta, ma sarebbe stato meglio averla prima.

Il dato fondamentale è veramente questo, noi stiamo parlando di un servizio che ad oggi costa di più di quello che costerebbe lo stesso servizio organizzato, per fare un esempio, ricorrendo alla Cooperativa Radio Taxi, calcolando una tariffa alta rispetto a quella che mediamente praticano loro, avendo invece nel servizio alternativo che viene dato dei vincoli enormi di disponibilità dei veicoli, di anticipazione della prenotazione e quant'altro. Quindi secondo me se queste sono davvero le cifre, bisogna pensare a una modifica radicale, non si tratta di prendere quei due Pollicino e farli diventare venti, si tratta di permettere a tutti quelli che oggi usufruiscono di questo servizio, e che oggi sono molto pochi e che in futuro potrebbero diventare molti di più con la stessa cifra, di avere un servizio migliore comprandolo da chi lo sa fare.

MUSCARÀ (M5S)

Il collega Musso ha definito in modo anche generoso un livello di soddisfazione basso e direi che è anche molto più inferiore al livello di soddisfazione basso, questo proprio ci è stato testimoniato oggi dai rappresentanti della Consulta.

L'assessore Fracassi ha detto se fossimo in un mondo perfetto non avremmo bisogno del servizio Pollicino, io direi che non dobbiamo andare molto lontano a cercare questo mondo perfetto, basta andare in qualche città oltralpe ed i servizi sono ben più efficienti. Questo lo dico anche perché il servizio pubblico, proprio perché tale, dovrebbe soddisfare le richieste di tutti e quindi anche dei disabili, purtroppo non lo è perché abbiamo visto che le pedane sono, dice l'assessore Dagnino, tecnologie difficili da gestire.

Io su questo ho qualche dubbio, anche perché mi pare che le pedane che abbiamo attualmente non funzionano, mi domando Amt come non possa essere in grado di garantire l'efficienza di una pedana, dal momento in cui un autobus quando esce dalla rimessa deve essere efficiente, cioè deve avere specchietti retrovisori, lampade di segnalazione, sennò non esce, dovrebbe avere anche le pedane efficienti, quindi mi domando se all'uscita dell'autobus viene verificato il funzionamento della pedana, perché non possiamo dire al disabile quando arriva alla fermata dell'autobus il veicolo - mi dispiace la pedana non funziona - questo può succedere, le casualità ci sono, però mi pare di aver capito che questa è una costante. Quindi io penso che su Amt si potrebbe già lavorare e fare in modo che le pedane che ci sono siano efficienti. Poi domando se nei tabelloni luminosi alle fermate viene segnalato l'autobus provvisto di pedana funzionante o no, perché questa potrebbe essere un'informazione utile per non far attendere inutilmente gli utenti.

Riguardo al servizio che dovrebbe andare a coprire quelle che sono le inefficienze del servizio pubblico che dovrebbe esserci nel mondo perfetto, abbiamo creato un altro servizio che non funziona per i motivi che abbiamo sentito qua oggi, dal punto di vista mezzi abbiamo visto che sono pochi, la Consulta ce ne chiede otto su Genova, ci hanno detto che sarebbe necessario acquistarne trenta a livello regionale e otto solo sulla città di Genova, questo per venire incontro alle esigenze e ce lo dice chi conosce il problema. In realtà ne abbiamo due da come ho capito, hanno diversi problemi e qui torniamo alla manutenzione, quindi non soddisfiamo il primo punto, i mezzi non sono efficienti e non sono sufficienti.

Orario, abbiamo parlato di orario serale e pausa pranzo, ma il servizio pubblico non ha pause pranzo, quando aspetto l'autobus alle 12:30 passa con la stessa frequenza delle altre ore della giornata e visto che questo servizio deve andare incontro alle esigenze del tempo libero, perché abbiamo visto che tutte le altre esigenze, lavorative, scolastiche e anche sanitarie, vengono eseguite da altri servizi, questo servizio è dato per dare modo a chi vuole andare a farsi un giro in centro città a qualsiasi ora del giorno ne abbia la possibilità, abbia la possibilità di uscire la sera con amici per andare a mangiare una pizza, quindi non esiste che si parli di pausa pranzo, non esiste che si parli di orario finale delle 20:30, che poi abbiamo visto che in realtà è circa un'ora prima perché il mezzo deve rientrare in deposito. Quindi non abbiamo soddisfatto neanche quest'altro fattore importante, per non parlare dell'affidabilità dell'overbooking, perché giustamente la cooperativa diceva non abbiamo parlato del grado di soddisfazione, è chiaro che chi riesce a utilizzarlo è contento, ma abbiamo visto che su 755 iscritti solo 450 lo usano, come mai? Per i motivi che abbiamo detto, perché è chiaro che non chiamo neanche il servizio se so che con buone probabilità non mi darà soddisfazione e va già bene che non chiamano tutti, perché se tutti i 755 chiamassero, probabilmente il 50% verrebbe rifiutato.

A questo punto penso che in qualche modo dobbiamo dare qualche risposta. Il costo del servizio solo per gli accompagnatori è di 91 mila euro annui, mi domando se noi a questo costo aggiungiamo il costo dei mezzi e anche dei conducenti, perché comunque vanno tradotti in euro, magari chiedo all'Assessore se ci può dare la quantificazione di questo costo, se noi andiamo a sommare questi due costi forse andiamo a soddisfare la richiesta che è già stata fatta dal signor Puppo, il quale dice forse che con questa cifra si potrebbe affidare il servizio a un altro ente, il quale potrebbe dare orari e un servizio migliori.

Oggi abbiamo sentito la Cooperativa Radio Taxi, può anche darsi che con l'importo che esce fuori dalla somma del costo dei mezzi Amt, perché comunque sono costi che gravano sul bilancio dell'azienda, più i 91 mila euro che spendiamo, riusciamo a dare magari un servizio che si effettua con un numero verde che a qualsiasi ora del giorno e della notte l'utente chiama e ha un servizio che funziona, affidabile, perché è chiaro che non posso pensare ventiquattrore prima che la sera dopo vado a mangiare una pizza con gli amici, posso deciderlo anche mezz'ora prima, mi sembra che esista a Milano un numero che l'utente chiama e subito ha una risposta ventiquattrore su ventiquattro. Quindi chiedo all'Assessore, l'aveva accennato anche lei stessa questo, di valutare seriamente la possibilità di dare questo servizio a un'azienda che possa venire incontro a quelle che sono le esigenze che oggi ci hanno portato in aula, grazie.

COMPARINI (Lista Doria)

Mi sembra che questo problema debba essere affrontato in modo più ampio possibile, parto da lì per dire che in questo servizio ci sono degli aspetti sicuramente di carattere sociale, ma non ci devono secondo me forviare, questo è un servizio che dobbiamo cercare di rendere il migliore possibile a prescindere, è un servizio di mobilità e come tale deve essere fatto in modo per cui le persone si muovono a prescindere dai problemi che possono avere.

Avere due mezzi è indubbiamente una limitazione a prescindere, quindi io continuo a cercare quei punti che sono al di là del fatto di chi usa, due mezzi in tutta la città sono pochi, allora penso che occorra trovare il modo di averne di più e questa è la prima cosa.

La seconda cosa è trovare degli indicatori che ci possano chiarire l'uso di questo servizio in modo che un'eventuale domanda di finanziamento a qualche ente che possa acquistare al nostro posto i mezzi, sia corredata da dati utili per una progettazione di qualunque tipo, anche europea, che permetta di ottenere davvero quel denaro e quindi credo che la prima cosa che si dovrebbe fare e che spero si faccia nel tavolo di cui abbiamo parlato, e do per scontato che questo tavolo ci sia, è

quella di creare una mappatura dell'esistente tale da permettere una progettazione europea o di un altro tipo che ci permetta l'acquisto di mezzi, il miglioramento di quelli che esistono .

Un lavoro di questo genere prevede anche la messa in rete delle risorse esistenti sul territorio, che non si limitano al servizio pubblico, ci sono altri enti e associazioni che svolgono servizi di questo genere che possono essere integrati in modo efficiente se noi li mettiamo in relazione tra loro. Per mettere in relazione tutto quanto forse ci si potrebbe dotare anche di quello che modernamente si usa e quindi coinvolgere in questo tavolo di lavoro anche Smart City, perché sicuramente una parte della inefficienza o della difficoltà è data proprio dalla raccolta e dalla gestione delle prenotazioni, dal non sapere dove sono i mezzi in quel momento e quali sono gli intoppi. Quindi continuo a ragionare in termini di una progettazione che ci permetta di avere più mezzi, perché se non abbiamo più mezzi è inutile che stiamo a discutere, due mezzi in una città come la nostra sono niente, quindi rete tra tutti coloro che si occupano del servizio, mappatura dell'esistente con degli indicatori che siano più estesi di quelli attuali, un nuovo lavoro di condivisione con altri e in particolare con Smart City, perché ci permetta di lavorare su altro e un lavoro di studio di buone pratiche che siano in uso in altre città, che abbiano però caratteristiche simili alla nostra, perché è inutile andare a cercare città in piano oppure più piccole. Credo che sarebbe utile anche vederci in situazioni più seminari, dove si possa discutere di questo tema in modo approfondito e non soltanto in Commissioni e tavoli di lavoro, affinché tutti abbiano maggiore conoscenza del tema.

Personalmente ho cominciato la mia attività di volontariato trent'anni fa e più con *Progetto 80*, fu la prima associazione a dotarsi di un mezzo di trasporto con pedane, ricevevamo tantissime richieste, credo che in trenta e più anni forse avremmo potuto aspirare a miglioramenti maggiori, anche se avere l'estensione del servizio a quello pubblico è stato un passo avanti, è rimasto forse un passo un po' piccolo, credo che dovremmo quindi nei nostri progetti futuri metterci degli obiettivi realizzabili in un tempo più breve, perché veramente vedere che in trent'anni siamo giunti ad avere due Pollicini per uno stesso tipo di servizio che era dato da associazioni di volontariato, forse è un po' poco in una città come Genova, non lo dico in senso polemico ma come constatazione, un'analisi di fatto e di contesto che è anche la cosa che si richiede quando si fa una progettazione per ottenere finanziamenti.

Ci sono tanti che si occupano di questo tema, vanno cercati, messi al tavolo e fatti lavorare tutti insieme, perché altrimenti non usciamo di qui neanche se abbiamo buona volontà. Dopodiché aggiungo due cose, una in senso molto positivo come funziona il servizio Radio Taxi, lo vedo per quanto riguarda le scuole, funziona molto bene e dà quel qualcosa in più che è necessario per un servizio che si rivolge a persone che hanno difficoltà anche oggettive, nel senso che trasportare una carrozzina dal portone al mezzo è una cosa complessa e complicata, avere una persona che si occupi delle esigenze del trasportato è importantissimo, io lo vedo tutti i giorni, il servizio Radio Taxi per i ragazzini con disabilità mette a disposizione non soltanto il mezzo ma anche operatori che si prendono cura dei bambini che vengono trasportati senza un adulto di famiglia e quindi sono affidati all'autista e all'accompagnatore, questo servizio viene svolto davvero molto bene e con grande attenzione e affettività, che non è una cosa da poco, perché spesso gli operatori seguono i ragazzini per anni, io ho avuto bambini con gravi disabilità seguiti da accompagnatori che erano diventate persone importanti.

Questo lo dico perché non dobbiamo mai dimenticare che questo aspetto di sensibilità va tenuto in conto e che quindi la formazione degli operatori è un altro dei temi che in quest'eventuale progettazione deve essere tenuta in conto. L'altra invece è una domanda e riguarda il rendiconto dei servizi, quello che ci è stato presentato, non lo capisco da questo documento e chiedo se il numero di prenotazioni corrisponde alle prenotazioni di andata e di ritorno, o se è la prenotazione della persona che quindi ha bisogno dell'andata e del ritorno e se il numero di corse effettuate è il numero di corse effettuate andata e ritorno, cioè in corrispondenza. È matematica quindi per me è una cosa

difficilissima, ma se il numero delle prenotazioni riguarda il numero delle persone che hanno richiesto il servizio e il numero delle corse effettuate corrisponde a un'andata e un ritorno, va diviso perché due, altrimenti non abbiamo il dato reale, cioè se io chiedo un servizio chiedo due corse non ne chiedo una, chiedo l'andata e il ritorno, voglio capire come viene affrontato questo dato perché per com'è scritto, per me che ho problemi con la matematica, non lo capisco e quindi vi chiedo di spiegarmelo, grazie.

VILLA (Pd)

Mi sembra che dentro la quota che abbiamo a disposizione, che credo di aver capito è soltanto la cifra che diamo alla cooperativa in realtà per il servizio che svolge, poi chiaramente ci sono dei costi di Amt che sono credo ben superiori agli stessi 90 mila euro, per l'ammortamento dei mezzi e del personale che utilizza, quindi io credo che indicativamente un servizio di questo tipo costi 300 mila euro l'anno, ditemi se sbaglio, se è più o meno, un po' di più, ecco ho fatto un conto tanto per capire. Quindi credo che è giusto vederci, ringrazio la disponibilità di tutti nel farla la Commissione, perché da qui alla prossima Commissione possano arrivare da parte della Giunta delle proposte diverse all'interno delle stesse cifre per un servizio migliore, che vada incontro a tutte quelle esigenze che gli amici che abbiamo sentito ci hanno detto e per quella specifica cosa che ho chiesto e a cui hanno risposto, cos'è tempo libero e cos'è socialità, finalmente ci siamo chiariti perché per me socialità è anche andare al cinema o a mangiare come ha detto qualcuno un toast da qualche parte, quindi io credo che dobbiamo ragionare all'interno di queste quote.

È stata posta una questione sull'allungamento degli orari, tutto sottoposto a un aumento delle risorse che noi mettiamo perché sia consentito non solo di arrivare alle 19:30, ma possa essere dato un servizio anche per andare a mangiare una pizza o meno, se però noi rimaniamo all'interno dei 300 mila euro a questo punto, allora dobbiamo trovare delle soluzioni alternative o diverse e capire se, ed è giusto dircelo tra di noi, con gli stessi soldi possiamo dare un servizio taxi e li andiamo a prendere a qualsiasi ora e fanno una vita "normale" come tutti quanti e quindi io credo che sarà giusto arrivare qui tra un po' di tempo con delle proposte diverse o che all'interno della stessa cosa che abbiamo ci si possa capire un po' di più.

Una semplice domanda: è per legge che sullo stesso mezzo deve esserci l'autista e l'operatore? Oppure lo stesso autista potrebbe svolgere anche un ruolo da operatore? Oppure l'operatore potrebbe svolgere un ruolo anche da autista? Domanda banale a cui però vorrei che mi si rispondesse, è anche un po' provocatoria, ma sapete bene che io sono fatto così, perché mi viene in mente che le stesse persone potrebbero essere utilizzate per un pulmino in più, anziché averne due su un pulmino ne abbiamo due su due pulmini. Scusate il conto molto banale ma potrebbe anche essere un'idea se fosse possibile farlo, perché magari la legge non ce lo consente e allora formiamo o no persone che possano andare ad adempiere un ruolo di questo tipo, è impossibile tecnicamente?

Il primo parere lo chiederei a chi utilizza i mezzi ma è una banale domanda, se così non è mi dite no, ne servono due, punto. Io giro con un po' di amici disabili, faccio volontariato e con Claudio ci vediamo anche spesso, però capire, perché con degli amici privati che accompagnano i miei amici che giocano a *wheelchair*, , che è l'hockey in carrozzina, - Claudio Puppo sa bene di cosa parlo - , loro sono privati, ne caricano tre ogni genitore e poi li accompagniamo a giocare al campo e vedo che comunque l'operatore, che poi è un semplice genitore, è pratico, noi gli diamo una mano però ce la fa.

Scusate veramente il paragone banale ma credo che con alcuni di loro ci siamo capiti,

Mi fermo qui perché tutte le cose sono state dette, mi scuso, Assessore, ma chiudo con una battuta, il mondo perfetto ci sarebbe se noi avessimo dei dirigenti, ad esempio ai trasporti che abbiamo assunto quattro anni fa e che costano 200 mila euro l'anno, che se probabilmente ci venissero a dare delle risposte che fossero un po' più esaurienti, perché uno guadagna 110 mila

euro, l'altro ne guadagna 82 mila circa l'anno e quindi se parlassimo di trasporti forse quei dirigenti, ma anche altri, ci potrebbero dare delle risposte sui trasporti a quella domande che oggi noi facciamo e che potrebbero consentirci all'interno delle stesse risorse di dire se diamo il servizio ai tassisti probabilmente serve di più, darlo alla cooperativa, oppure capiamo un misto tra le due cose, scusate le banalità ma spesso nelle banalità c'è anche tanta verità e dalle mie parti, in Val Bisagno, si parla e si pensa così, magari sbagliando, grazie.

DE PIETRO (M5S)

Ho fatto un po' il conto della serva come molti altri Consiglieri, solo sui 91 mila euro di costo di accompagnamento abbiamo circa quindici euro a corsa di costo e abbiamo un 10% di overbooking, che è una cifra piuttosto alta, significa che ogni dieci telefonate uno viene rifiutato, c'è una probabilità su dieci di non poter usufruire del servizio, mi sembra un po' alta.

Siccome mi piace cercare di trovare delle soluzioni di solito ai problemi, ho colto l'impressione di qualche Consigliere che diceva affidiamola ai taxi, ad altri servizi, tutte cose sacrosante, però ho trovato in internet Wheeliz, che forse lo conoscete già, vi leggo l'articolo. Car-sharing per disabili, idea di una startupper in sedia a rotelle. Qualcuno l'ha già ribattezzata la Uber per i disabili, anche se era una cosa completamente diversa.

Di sicuro l'idea ha dell'ovvio e del geniale: della serie perché non ci abbiamo pensato prima? Tant'è. Ci voleva una startupper in sedia a rotelle per lanciare il car-sharing contro le barriere architettoniche, ed è bello così. Lei si chiama Charlotte De Vilmorin 24 anni, francese, disabile dalla nascita. Il sito, wheeliz.com, fondato a maggio di quest'anno, è arrivato a Nantes, Parigi e Bordeaux, ed è solo l'inizio. In Francia ci sono circa 100 mila veicoli privati attrezzati per disabili, un enorme parco auto potenzialmente a disposizione di tutti, ha spiegato la ventiquattrenne a *Le Figaro*. Prima lavoravo per un'agenzia pubblicitaria e mi sembrava di non fare niente di utile per la società – continua Charlotte – per me è stata una folgorazione.

Tutto è cominciato un anno fa, durante una vacanza in cui Charlotte si è scontrata con i servizi pubblici carenti e costi stratosferici, fino a 1000 euro per dieci giorni di noleggio di un'auto attrezzata. Con il car-sharing i prezzi scendono a 50/60 euro al giorno, di cui il 30% va alla startup per coprire i costi di assicurazione. L'idea è mettere in contatto domanda e offerta, gli utenti disabili che non possono permettersi l'acquisto di un'auto adatta e quelli che ne hanno una, ma la usano magari tre volte al mese. Lo sguardo di Charlotte, mentre spiega il progetto, è raggiante: la strada è ancora lunga, le barriere non sono mai sembrate così piccole.

Il progetto è già anche in lingua francese e inglese, quindi evidentemente la cosa sta avendo una risonanza a livello europeo. Vi consegno questo e immagino che insieme a tutto il resto si possa anche pensare magari proprio con un progetto Smart City di dare fuoco anche a Genova a un servizio di questo tipo, quindi un utilizzo intelligente delle risorse che abbiamo a disposizione, grazie.

DE BENEDICTIS (Gruppo misto)

Io volevo fare alcune considerazioni, la prima se quanto dichiarato dal consigliere Musso nei suoi conteggi corrisponde a verità, bisogna che voi vi alziate e ve ne andiate, perché a questo punto un costo così alto per un servizio così brutto non ha proprio senso. Mi auguro che il consigliere Musso abbia sbagliato, altrimenti qui c'è qualcosa che non quadra.

Seconda considerazione: la pausa. Da mezzogiorno alle 14:30, due ore e mezza di pausa nell'ora più bella per queste persone che magari possono uscire di casa, c'è un po' di luce, di calore, c'è un po' di tepore, devono stare fermi perché non si può andare, quelle due ore e mezza chi le ha

decise e perché? Mi risulta che da Nervi a Sturla non si possa andare perché è troppo breve forse il percorso e l'auto viene utilizzata da un'altra parte.

Pollicino non può andare in autostrada, di solito le strade sono un casino vivente, specialmente in questa stagione e sotto le feste, se uno vuole partire da Bolzaneto a Nervi ma in centro, non può, dicono non si può fare, allora che servizio è? Bisogna che tutti vadano ad abitare nella stessa zona così almeno facciamo una bella imbarcata e si esce tutti assieme come il bus turistico. Un esempio di una persona disabile che vuole fare e che fa quando può il servizio alla Gigi Ghirotti, però le viene impedito più di una volta di andare ad aiutare persone che stanno peggio di lei perché il servizio non si può fare, allora ripeto cosa serve avere questo tipo di servizio.

Poi ricordo quando il servizio veniva svolto dai tassisti per la Provincia, lei, Assessore, c'era, quindi sicuramente lo ricorderà, funzionava molto bene, era per le scuole superiori, allora siamo andati ad imbarcarci con una cooperativa con dei mezzi che purtroppo forse non sarà neanche colpa loro, però dei mezzi che non funzionano, all'inizio dovevano essere sei, poi se dico stupidaggini smentitemi perché sto dicendo le cose che sento riportate e che voglio portare alla vostra attenzione, se non sono vere mi dite.

Franco hai detto una cosa che non va bene e io ne prendo atto, ora sono due che funzionano come funzionano, di conseguenza datemi qualche risposta. Poi so che delle persone con handicap hanno chiesto a più riprese la contabilità, di sapere i costi reali, non gli è mai stata fornita una documentazione congiunta, cioè quella della cooperativa, quella del Comune, quella di Amt, se ve l'hanno chiesto e avete gli atti fate in modo di fargliela avere così, anche loro si chiariscono le idee.

L'ultima cosa è che sembra fatto tutto apposta, 755 iscritti, 480 utilizzanti, visto che non va bene niente o che c'è sempre la risposta pronta dell'operatore che non si può, non va bene, fuori zona, si riduce a 240 così magari funzionerà, paghiamo per 240, ma allora i conti che ha fatto il consigliere Musso se sono veri sono ancora più gravi, perché qui dovrebbero essere conti giusti per soddisfare le esigenze di 755 iscritti, invece non riescono neanche a soddisfare 480 utenti, la gente si stufa e diventa sempre meno. Adesso, Assessore, forse ho detto delle cose sbagliate, però vorrei avere delle risposte, anche e soprattutto quelle che ha detto il consigliere Musso, grazie.

BOCCACCIO (M5S)

Avrei bisogno di chiarire dei numeri, è una mia deviazione e naturalmente prendo spunto anche dal collega Musso che ha fatto una disamina interessante.

Nelle tabelle presentate con le slide si parla di un numero totale anno 2015 di corse effettuate di 4.986 nei feriali e 667 nei festivi, volevo essere sicuro di aver capito bene, cioè si intende il numero di teste trasportate? No, perché la corsa può contenere anche più persone. Dov'è che trovo il numero delle persone effettivamente trasportate? Sarebbe ovviamente utile per fare questo ragionamento, magari l'avete detto...

Qualcuno sarà stato trasportato più volte se sono state fatte 5 mila corse, sostanzialmente il numero dei passeggeri delle 5.500 corse quanti sono? 570 persone sono trasportate nell'arco dell'anno iscritte al servizio, ma se avete fatto 5.600 corse e ogni corsa può anche trasportare più di una persona, saranno state trasportate 7 mila persone, questo bisogna saperlo perché è questo in realtà che permette di capire, il numero di passeggeri effettivamente trasportati, se sono 570 le persone toccate, ci sarà qualcuno che ha fatto dieci viaggi e qualcuno che ne ha fatto uno, ma mi interessa il numero effettivo, perché se valuto un'ipotesi alternativa, e vi dico francamente che sui numeri va valutata, che è quella di un altro affidamento, tiro in ballo loro perché sono presenti loro ma diciamo una convenzione con i tassisti, presumibilmente lì le corse sarebbero singole, cioè una a testa per corsa trasportata e difficilmente ci sarebbe accorpamento se vogliamo anche andare nella direzione di migliorare il servizio, renderlo più puntuale, bisogna ragionare su questo. Quindi questo è un dato fondamentale che avrei bisogno di sapere.

Dopodiché sulla base di questo dato faccio un ragionamento, 5.652 corse circa, oltre 300 mila euro di costo del servizio complessivo, cioè tutto incluso, sono cinquantatré euro a corsa, banalmente lo stesso importo diviso per una tariffa media di quindici euro, che non so se sia realistica o meno, ma potrebbe essere oggetto di una convenzione, lasciamo quindici, sono 20 mila corse, per questo chiedo il numero che è determinante ovviamente, perché se il numero medio trasportato è intorno a quattro persone, magari economicamente ancora le cose si equivalgono, però con poi gli altri disagi logistici di disponibilità del servizio, di prenotazione che tanti hanno già detto, se neanche il numero di teste trasportate si avvicina a questo, il sistema è debolissimo sotto tutti i punti di vista e naturalmente mi sembra nel raccogliere anche le osservazioni di altri è una cosa su cui l'amministrazione deve fare una riflessione immediata e forte, grazie.

PADOVANI - PRESIDENTE

Prima di dare la parola al consigliere Musso se non vi dispiace l'intervento lo faccio da qui. Sono abbastanza d'accordo con l'intervento del Consigliere che mi ha preceduto, nel senso che per provare ad affrontare i problemi bisogna comprenderli e quindi nel caso di un pubblico servizio bisogna capire come si costruiscono i costi in rapporto agli utenti seguiti e ci toccherà ragionarci ancora per capire meglio anche in termini di comparazione.

La premessa che faccio è più politica ed è che credo che il diritto alla mobilità sia un diritto fondamentale, la Costituzione recita, all'articolo 3, che bisogna rimuovere tutti gli ostacoli che si frappongono sullo sviluppo della persona umana, ora più ostacolo di questo, concreto e fisico, mi sembra che non ce ne sia e che quindi dovremmo impegnarci per favorire lo sviluppo di queste attività. Il tempo libero ha ricadute sulla salute psichica e sulla salute complessiva delle persone, quindi tendenzialmente penso che le pubbliche amministrazioni dovrebbero onorare fino in fondo questo diritto fondamentale.

Fatta questa premessa la questione sulla soddisfazione del cliente è un po' più complessa, nel senso che al di là del pubblico servizio in sé, quindi della qualità erogata dall'accompagnatore piuttosto che altro, il cliente è insoddisfatto se il servizio è insufficiente, cioè se la domanda è superiore all'offerta, come sembra in questo caso in modo rilevante.

Dalla narrazione che avete fatto voi, che hanno fatto gli utenti, i clienti del servizio, la distanza domanda-offerta è molto rilevante, perché nel momento in cui ho bisogno di aiuto per poter accedere alle occasioni di socialità, il buonsenso dice che due mezzi, di cui uno è in rimessa perché deve fare manutenzione, su tutta una città come la nostra, che sono trentacinque chilometri, il fatto che il cliente non sia soddisfatto mi sembra che stia in questi numeri, questa è la premessa.

I dati ci dovrebbero avvicinare alla comprensione effettiva del problema e quindi detto che in termini di buonsenso risulta evidente che il servizio è insufficiente rispetto alla domanda, parliamo dei dati, perché i dati sono letti in maniera diversa, nel senso che voi li avete detti coerentemente con la narrazione di cui sopra, viceversa i dati che ci sono stati forniti dicono una cosa che non torna del tutto, quindi il problema è capire come mai c'è questa discrasia tra dati. Premetto che la domanda sta dentro l'offerta, se io offro poco, la gente rinuncia ad accedere al servizio per il semplice fatto che non c'è e a quel punto inibisce l'accesso al servizio, perché tanto prima di avere una risposta... non c'è la controprova matematica, per cui se i mezzi fossero di più gli utenti accederebbero più spesso e più frequentemente. Però lo dico giusto per capire, se faccio un calcolo iscritti - utilizzatori, il rapporto è che la percentuale di utilizzatori sul complesso degli iscritti è 60%, se faccio invece un calcolo in cui raffronto le prenotazioni e le disdette, addirittura i prenotati sono circa l'87% di chi fa richiesta, quindi c'è qualcosa che non torna, la risposta che mi viene più semplice da pensare è che probabilmente rinuncia al servizio. Per cui bisognerà approfondire questi dati, perché se restano liquidi facciamo fatica a comprendere.

L'altra cosa che volevo dire è che il servizio è aggregato, stiamo parlando di due servizi diversi, forniti da due soggetti che lavorano in modo cooperativo, si integrano, ma c'è un servizio di trasporto e uno di accompagnamento, sulla qualità del servizio di trasporto e sulla soddisfazione del cliente rispetto al servizio di trasporto entrano una serie di elementi che sono la manutenzione, l'accessibilità, la tecnologia, il numero dei mezzi; per quanto riguarda invece il servizio di accompagnamento ci entreranno altri elementi di valutazione, come la relazione che costruiscono gli operatori con gli utenti, quindi bisognerebbe disaggregare.

I 90 mila euro sono solo i soldi alla cooperativa, quindi se io voglio fare una comparazione in termini di servizio e capire se si può fare qualcosa di diverso, bisogna capirne il costo complessivo, il che significa chiedere ad Amt cosa ci mette in termini di mezzi, trasporto, autisti, benzina, manutenzione, costi indiretti, sennò stiamo parlando di cose che facciamo fatica a definire.

Sul dato assoluto del servizio di accompagnamento anche qui andrei cauto, ma questo però ce lo devono dire loro, stabilito che a domanda risponde è necessario l'accompagnatore? Sembrerebbe di sì, ma cerchiamo di capire meglio, in ogni caso se io dividessi il numero di corse per il costo, vengono fuori questi famosi quindici euro che diceva anche il consigliere De Pietro, per cui in termini di costo per il gestore quindici euro sono un po' l'ora di lavoro più un po' di costi aggiuntivi che sono tutti costi indiretti. Quindi cerchiamo di capire i costi effettivi, in questo momento abbiamo elementi sufficienti per capire se ci sono delle alternative reali convenienti? Perché poi la domanda da farsi è: noi siamo in grado a parità di costo di offrire un servizio più conveniente sostituendo Amt? O il problema è che la somma che investiamo, che poi tutto può essere più efficiente, è insufficiente a coprire il bisogno, ci vorrebbero più soldi e più mezzi e allora forse i clienti sarebbero più soddisfatti? A questo punto ho finito.

MUSSO Enrico (Lista Musso)

Piccola precisazione al consigliere Boccaccio, in realtà la questione delle corse effettuate sono 4.986, visto che nella riga sopra ci sono le prenotazioni, che sono certamente individuali, queste si intendono persone e non corse, ciascuna delle quali ha diverse persone.. È chiaro che ci sono degli altri costi che non correttamente dal punto di vista contabile non vengono esposti, ammortamento e mezzi, e anche autisti perché sono autisti Amt e non della cooperativa, e se le cifre vanno a quei 300 mila che qualcuno ha buttato lì, quando io dicevo sono venti euro a corsa, invece sono cinquanta euro a corsa. Inutile dire che con cinquanta euro a corsa noi diamo la limousine con l'autista.

PASTORINO (Sel)

A me sembra che sia stato importante incontrarci, le cifre che sono venute alla luce sono preoccupanti e il problema è che abbiamo anche un servizio che non accontenta le esigenze giuste e condivise dei nostri amici che ci sono venuti a trovare oggi. Allora io dico, bene ha fatto l'Assessore a dire mettiamo un tavolo e al tavolo i primi che vedo da dover invitare, insieme naturalmente ai servizi sociali, all'Amt e alla Consulta dei disabili, sono i professionisti del trasporto che sono venuti qua, perché è evidente che con questi costi i professionisti del trasporto genovese hanno detto ma noi ci andiamo a nozze e hanno chiesto di venire a presentare le loro caratteristiche e i loro mezzi che hanno a disposizione, perché fondamentalmente noi dobbiamo tenere presente il bisogno giusto e condiviso dei nostri amici disabili. Mi è dispiaciuto quasi sentire dire che è per il loro tempo libero, questa sottolineatura mi ha dato quasi fastidio, hanno delle esigenze, punto.

PUPPO Claudio (Segretario Consulta Regionale Handicap)

Vi chiedo scusa ma mi hanno incaricato di fare Babbo Natale a un gruppo di bambini del minibasket, un Babbo Natale un po' strano che arriva già con la sua carrozza senza renne, abbiate pazienza se poi devo scappare.

Volevo incentrare l'argomento su alcuni punti, innanzitutto confermo che con l'assessore Dagnino abbiamo lavorato, non perché con l'assessore Fracassi non ci sia stato un incontro, però io mi occupo più di barriere e di mobilità, con l'assessore Dagnino abbiamo lavorato tanto sul contrassegno europeo, oltretutto l'Assessore ha detto che pagherà lei i nuovi contrassegni e ci sarà una nuova realizzazione sul contrassegno europeo, sul posteggio disabili, sulla mobilità, c'è stato un bell'impegno e devo dire che l'amministrazione comunale è sempre stata disponibile e disposta a un confronto, e non è cosa da poco. Devo notare che non si è parlato di turismo, noi abbiamo parlato dei cittadini di Genova, non parliamo di incrementare il turismo delle persone con disabilità che potrebbe essere una nuova ricchezza per tutto l'indotto cittadino, il Pollicino oggi non lo fa.

Quando si è parlato dei 755 iscritti, non consideriamo tutti quelli che hanno rinunciato perché alcuni anni fa si parlava di 3 mila iscritti a questo servizio e se andiamo a fare un calcolo Istat, le persone con ridotta mobilità che potrebbero accedere al servizio Pollicino sono 9 mila nella nostra città, diamo risposta a quattrocento persone, alcune una sola volta in tutto l'anno, alcune che magari hanno più fortuna e hanno più volte un servizio.

Poi c'è un altro aspetto che diceva il consigliere Villa, se l'autista può o non può, è un discorso sindacale, a Roma per l'Atac chi guida questi mezzi fa anche l'assistenza per far salire e scendere, non voglio dire che la cooperativa Coserco non faccia il suo lavoro, fa quello per cui è stata pagata, non è detto che nel mio pensiero di rivisitazione la cooperativa Coserco possa essere un attore fondamentale o principale, secondo me l'attuale servizio non funziona, allora ripensiamolo completamente come Consiglio comunale, perciò anche con una Commissione specifica tecnica che si confronti con la Commissione regionale, perché come Consulta se riusciamo a far sì che in cinque anni la regione acquisti trenta Pollicini, di cui dieci su Genova, poi li andiamo a gestire. Se non siamo pronti a fare questo abbiamo fatto un buco, allora in regione mi sento mortificato perché la mia città non è capace a gestire questa ricchezza e visto che si tratta di una ricchezza bisogna ripensarla completamente. Sicuramente ci sono dei costi, ma se il costo è puramente da analizzare andiamo a farlo per ottimizzare, un servizio di trasporto pubblico deve essere un servizio, oggi purtroppo c'è un disservizio che risponde soltanto a settanta, ottanta, cento utenti con una discreta soddisfazione, altri duecento lo utilizzano un po' meno, perciò hanno una media soddisfazione, tantissimi sono insoddisfatti, alcuni hanno rinunciato.

Allora dobbiamo ripensarla in questo senso, non voglio essere critico negativamente ma dobbiamo costruire un nuovo percorso del trasporto, Pollicino, Dream Bus, servizi a chiamata, servizio taxi e tutto, perché se veramente vogliamo affrontare il problema del trasporto lo dobbiamo fare a trecentosessanta gradi, sennò rimaniamo sempre con il dare il contentino, questo è percepito oggi dal cittadino che utilizza il servizio Pollicino, e tante volte uno dice sono fortunato perché ce l'ho. Vi ringrazio dell'attenzione, rimangono i miei colleghi, comunque disponibile.

FRACASSI – ASSESSORE

Abbiamo trattato l'argomento in maniera molto ampia e sicuramente abbiamo bisogno che questo gruppo di lavoro faccia tesoro di tutte le considerazioni che oggi abbiamo fatto per costruire questo percorso che Puppo poi ha ben sintetizzato.

Mi faceva piacere sottolineare ancora un aspetto da portare alla riflessione del gruppo di lavoro e cioè che il gestore attuale non è una cooperativa di quelle specializzate in trasporto disabili, è un gestore specializzato in attività di assistenza domiciliare educativa e quindi le caratteristiche ad oggi di Pollicino forse non sono state proprio quelle solo di una semplice attività di trasporto, ma

per alcuni utenti hanno avuto un significato un po' più di progetto individualizzato. Dobbiamo però fare un'analisi più precisa di cosa voglia dire un progetto individualizzato e di quanti siano effettivamente gli utenti per i quali Pollicino ha significato questa cosa, perché secondo me avere semplificato Pollicino a un servizio di trasporto come tutti gli altri credo che sia forse una lettura un po' riduttiva. La cooperativa ha fornito i dati e li abbiamo fatti molto di corsa, avevamo anche detto al consigliere Balleari che in questi giorni eravamo molto concentrati su altre tematiche riguardanti i servizi per la disabilità e quindi abbiamo dovuto lavorare un po' di corsa, quindi anche i dati vanno perfezionati, così a spanne mi sembra di aver capito che quelle corse in realtà sono un servizio di andata e ritorno per ognuna di quelle prenotazioni, quindi già raddoppiano, sono dati che vanno molto perfezionati e di questo mi scuso con la Commissione, però credo che il succo del discorso sia capire cosa ci sia di valore aggiunto in quel servizio o di valore tolto e quindi che dobbiamo fare una riflessione seria su qual è il bisogno a cui rispondere e come si può rispondere nel miglior modo possibile senza perdere il valore aggiunto di quello che diceva la consigliera Comparini, cioè che ci sono i professionisti del trasporto.

C'è anche una rete importante di associazioni che hanno tutta un'attività di volontariato con dei mezzi che gli sono stati donati, che fa attività di trasporto per le persone disabili e che se tutta questa ricchezza noi la mettiamo insieme, forse poi possiamo creare un progetto di sistema che dia più risposte, una risposta per più tipologie di utenti più adeguata, perché probabilmente ad alcune domande rivolte a Pollicino si può rispondere in modo più economico con la cooperativa dei tassisti e alcune domande invece hanno bisogno di un servizio ancora più dedicato e delicato, ma questo lo do come elemento ulteriore di riflessione all'interno del gruppo di lavoro che dovrà fare uno studio qualitativo sul servizio.

DAGNINO - ASSESSORE

Naturalmente questo servizio è qualcosa di più di un servizio di trasporto, per quanto riguarda però il problema del trasporto, che è il diritto alla mobilità come diceva la consigliera Comparini, è un diritto generale alla mobilità, è evidente che anche questo servizio soffre le problematiche del nostro sistema di trasporto di cui abbiamo parlato tante volte in quest'aula, è noto a tutti e l'abbiamo detto tante volte che il costo chilometrico della nostra azienda è piuttosto alto rispetto al panorama europeo, personalmente ho tentato di aggredirlo questo costo chilometrico in questi anni e abbiamo avuto anche un po' di difficoltà.

L'altro tema, lo dicevamo prima, è il tema del parco mezzi, ha problemi di anzianità che si ripercuotono su tutti gli aspetti, la manutenzione per esempio ha costi molto alti in Amt, avessimo tutti gli autobus nuovi abatteremmo immediatamente i costi di manutenzione, ma è evidente che la manutenzione si fa anche perché questi due Pollicino nel quadro del parco mezzi dell'azienda sono tra i più nuovi, poi la signora Toso che è la responsabile risponderà alle domande più nello specifico della manutenzione.

Rientra nella tematica generale anche il problema di eventuali acquisti di mezzi, l'ho detto prima, sono le regioni che acquistano i mezzi delle aziende di trasporto, la situazione è drammatica per Pollicino ma anche in generale, l'azienda ha fatto qualche sforzo perché la situazione dei conti è comunque sempre in un equilibrio da tenere sotto controllo. C'è stato qualche acquisto ma il Consiglio comunale è sovrano da questo punto di vista, votiamo in quest'aula il piano degli investimenti e per il prossimo anno mettiamo una cifra per acquistare in termini diversificati un po' di mezzi. In passato il Comune di Genova ha fatto degli sforzi in questo senso, il costo dei nuovi treni della metropolitana è coperto tutto con risorse del Comune di Genova, perciò abbiamo condiviso come scelta in questi ultimi anni di portare a compimento quest'operazione, la voce è nel piano degli investimenti.

Perciò da un lato avremo i mezzi nuovi della regione il prossimo anno con le nuove pedane con tutte le caratteristiche, dall'altro nell'ambito della nostra scelta, mia e vostra, di mettere una voce di acquisto autobus che può comprendere anche il Pollicino. Il problema di Pollicino lo dobbiamo inserire in questo contesto più generale. Sull'aspetto però della gestione, questo servizio per le sue caratteristiche può essere gestito in modo diverso, su quest'aspetto se Manuela è d'accordo è un elemento che si deve prendere in considerazione. In questi anni io ho trasferito qualche attività di Amt fuori, per esempio con la Cooperativa Radio Taxi, è evidente che il costo è subito diminuito e continueremo, certo lo si può fare laddove si può fare, dove trovi una situazione di mercato che esiste in qualche modo.

Abbiamo sperimentato anche situazioni innovative per servizi particolari, tutto sommato con la Cooperativa Radio Taxi il servizio di taxi bus a parte una situazione particolare ha funzionato, ma perché l'abbiamo collocato laddove lo si poteva collocare, chiaramente abbiamo risparmiato immediatamente. Questo servizio ha determinate caratteristiche, da un lato per la sua complessità, per la dimensione che può avere, è evidente che dobbiamo fare una procedura di evidenza pubblica, fare i conti, vedere quali sono le situazioni precise dei conti, io non ho portato il costo ma rientra nel trasporto pubblico e perciò dobbiamo fare un'operazione di scorporo per il costo specifico di questo Pollicino, che si va ad aggiungere alla cifra e che però è più alto sicuramente per le ragioni che dicevo prima. Ho detto che nelle condizioni date, alcune situazioni si possono andare a correggere. Prima ho detto una cosa che il consigliere De Benedictis mi ha richiesto sulla pausa pranzo, che non è estesa così com'è stato detto, ma indipendentemente dalla durata cerchiamo subito di aggredire questo elemento nell'organizzazione della giornata.

La signora Toso vi risponderà invece sugli aspetti più specifici delle cinture, delle caratteristiche tecniche e forse anche un po' della questione dell'autostrada, perché è una questione di legge.

TOSO (Amt)

Alcune precisazioni su quelli che sono stati i vari interventi da parte dei Consiglieri.

Innanzitutto non ci sono mai stati sei veicoli a servizio del trasporto dei disabili, i veicoli sono sempre stati due, questo risale a molti anni fa, poi sicuramente ci potevano essere servizi prestati in maniera diversa non da Amt, ma i servizi che ha svolto Amt sono sempre stati gestiti direttamente con due mezzi. I due mezzi ultimi sono i più giovani che abbiamo nella flotta, sono stati acquistati nel 2010, ho delle foto che eventualmente posso lasciare che sono state fatte ieri e dal punto di vista tecnico sono in ottime condizioni.

Essendo una pedana che viene movimentata moltissime volte al giorno perché sono molte le persone che vengono trasportate con questi mezzi su carrozzella, è chiaro che il meccanismo della pedana può avere dei problemi di gestione, proprio perché il peso delle carrozzelle aggiunto al peso della persona che viene trasportata incide in maniera pesante su quelli che sono i meccanismi, che sono molto delicati e che risentono anche di quelle che sono le condizioni di manutenzione delle strade. Questo non è soltanto sui Pollicino ma su tutti i veicoli attrezzati con pedane, chiaramente tutti i sobbalzi sulle strade, le sconessioni hanno un'incidenza abbastanza importante sul meccanismo elettrico della pedana.

È chiaro che i nostri mezzi vengono mantenuti, ci sono delle condizioni in cui a volte quel mezzo non può essere disponibile nella giornata immediatamente successiva e c'è un veicolo di scorta che entra in funzione, questo veicolo di scorta però ha un'anzianità superiore rispetto ai due mezzi in servizio giornalmente, ben quattordici anni di anzianità, quindi è evidente quello che diceva l'assessore Dagnino prima, che c'è una ricaduta per quello che è il parco dei veicoli che oggi abbiamo a disposizione e quindi si fanno tutti gli sforzi possibili per evitare di creare disagi, ma a volte alcune ricadute ci sono.

Il discorso relativo all'autostrada, la tipologia di mezzi di cui dispone Amt sono tutti mezzi immatricolati per trasporto urbano, questa è un'indicazione che è sul libretto di circolazione del mezzo e i mezzi immatricolati per servizio urbano non possono circolare in autostrada, quindi non è una mancanza da parte degli autisti o da parte di chi si occupa della programmazione del servizio, ma sono proprio caratteristiche particolari del mezzo e quindi non c'è la possibilità di fare un trasporto con passeggeri a bordo in autostrada. C'è un'unica eccezione, non nel nostro servizio ma nel servizio che fanno i colleghi di ATP, un unico mezzo che è abilitato ad entrare in autostrada, ma è un mezzo che ha caratteristiche extraurbane e non urbane; da questo punto di vista quello che possiamo fare, perché non possiamo mandare quel mezzo se non abbiamo una variazione sull'immatricolazione del mezzo, è una richiesta alla Motorizzazione per vedere se ci sono possibilità che il mezzo venga eventualmente autorizzato, ma per quella che è la situazione odierna questo non è ancora possibile.

Sul discorso della pausa, è una pausa abbastanza breve e me lo confermava prima il responsabile della società Coserco che si occupa esplicitamente delle prenotazioni, 13:40-14:00, però convergo sul fatto che effettivamente ci sono delle necessità da parte di chi usufruisce di questo mezzo e che quindi cercheremo, con quelli che sono gli orari di formazione dei turni del personale, di eliminare questa pausa in modo da non arrecare disagio alle persone che hanno necessità in quella specifica fascia oraria. Dovremo verificare come trovare la compatibilità, è chiaro che noi abbiamo dei turni del personale che hanno dei vincoli anche dal punto di vista orario e giuridico e dovremo verificare la compatibilità anche con quelli che sono gli orari del personale, però cercheremo di fare una verifica per risolvere il problema in maniera abbastanza veloce.

Il discorso degli accompagnatori credo che sia già stato abbastanza esplicitato, però credo che ci siano delle valutazioni fatte in maniera molto corretta da parte della Cooperativa Coserco, perché non sempre l'autista potrebbe comunque sostituirsi alla funzione dell'accompagnatore, che non è soltanto utile per la salita e la discesa dal mezzo, ma dà anche assistenza sul mezzo, l'autista in questo caso non può avere un doppio ruolo, mentre potrebbe anche in accordo con l'azienda aiutare per la salita e discesa e credo che effettivamente lo faccia, perché non sempre c'è l'accompagnatore a bordo del mezzo, l'accompagnatore viene destinato dalla cooperativa proprio quando ci sono delle situazioni particolari di passeggeri che hanno necessità di essere accompagnati; nelle altre situazioni dove l'accompagnatore non è presente, già l'autista aiuta per la salita e per la discesa con l'estrazione e il reinserimento della pedana.

Quindi la funzione dell'accompagnatore non deve essere vista come "uno spreco" di risorse e con la possibilità di sostituirlo solo ed esclusivamente con l'autista, c'è una necessità per le tipologie e le caratteristiche delle persone che vengono trasportate e che hanno bisogno anche di avere l'assistenza a bordo.

BOCCACCIO (M5S)

Intanto volevo conferma, me l'ha data il collega Musso ma mi faceva piacere sentirla dagli operatori, che allora quei numeri della tabella sono le teste trasportate, perché questo ovviamente influenza i conti.

Onestamente mi permetto questa chiusura più politica che tecnica rispetto all'intervento che ho fatto prima, perché devo dire che le parole sia dell'assessore Fracassi che dell'assessore Dagnino mi sono parse più aggravanti che attenuanti, nel senso che qui non credo che nessuno vuole svolgere un ruolo di giudice della professionalità, della qualità o della opportunità di qualche soggetto coinvolto in questo progetto, che sia la cooperativa o l'amministrazione, però se si intitola un report «Servizio di accompagnamento e trasporto disabili», il servizio è quello, non ha niente a che fare con l'assistenza più generale ai disabili stessi e quindi lo trovo sgradevole richiamarlo alla fine come elemento che giustifica una diseconomia evidente di un servizio che è stata sollevata da

più parti, ma che è evidente perché stiamo parlando di costi abnormi rispetto al servizio fornito, poi che questo dipenda dalla vetustà dei mezzi Amt non è proprio così, perché la dottoressa ha detto che sono i mezzi più recenti. Che dipenda dai costi delle manutenzioni Amt, che dipenda dalla presenza dell'accompagnatore della cooperativa, resta il fatto, scusate se sono pragmatico, che il servizio raggiunge pochi utenti, quei pochi non sono neanche tutti completamente soddisfatti, costa tanti soldi e quindi non centra nessuno degli obiettivi. Lo abbiamo già fatto questo ragionamento in altri casi, per esempio nel caso della sciagurata Genova Parcheggio, ma uno dice il servizio costa tanto, va bene però almeno accettiamo questa cosa perché fornisce qualitativamente un servizio impeccabile, non è così; non costa tanto, non fornisce un servizio qualitativamente impeccabile, però comunque gli utenti complessivamente raggiunti sono tanti e sono pure soddisfatti, non è così, Dio mio non so cos'altro serve per dare uno stimolo all'amministrazione per modificare le cose e sinceramente trovo sorprendente e spiacevole che siamo sempre noi, umili e modesti Commissari Consiglieri, che dobbiamo riprendere le situazioni e segnalare queste incoerenze.

Mi aspetterei che questa cosa la facesse un Assessore o gli uffici, che non sia necessario arrivare in aula con una relazione, possono esserci delle imprecisioni, per carità, magari il tempo è stato poco, ma con una relazione che mostra delle evidenti debolezze e siamo noi che dobbiamo segnalarvelo, gli uffici comunali, i tecnici ci sono per quello! Com'è possibile che facciamo una cosa di questo tipo?

Non ho lanciato l'idea della Cooperativa taxi perché era presente, ma magari ci saranno tante altre situazioni di questo tipo, noi dobbiamo tentare per una volta almeno in questo caso di metterci dalla parte degli utenti, che sono sempre l'unica cosa a cui onestamente non si guarda, se dobbiamo raggiungere l'obiettivo di dare mobilità a delle persone disabili e farlo nel modo più vicino alle loro esigenze, bisogna mettersi lì e capire come fare, sicuramente non così, quindi mi perdoni assessore Dagnino, se la soluzione che lei propone è aspettare i soldi regionali per comprare altri otto Mobility Bus quando due non riusciamo a farli girare e funzionare come dovrebbero, altri otto significherebbero, fatti i conti della serva, altre quattro volte 91 mila euro per la gestione degli accompagnatori, quindi anche tout court altri 360 mila euro di servizio che magari siamo in grado di trovare nelle pieghe del bilancio, ho qualche dubbio onestamente.

Qui è proprio il concetto che va ripensato, se acquistiamo un servizio e lo facciamo male, non so di chi sia la responsabilità del fatto che questo succeda, ma sicuramente la responsabilità di comprarlo meglio nella direzione degli utenti è dell'amministrazione, non è quella di un gruppo di minoranza che viene qui, vi fa le pulci e tutte le volte spalancate la bocca e dite effettivamente faremo, apriremo il solito tavolo, ci saranno 6 mila tavoli aperti a Genova; venite qui a dirci è successo questo, abbiamo analizzato questo, abbiamo coinvolto tutti i soggetti interessati e abbiamo trovato questa soluzione che è la migliore possibile e che va nella direzione delle esigenze degli utenti, grazie.

BALLEARI (Pdl)

In parte condivido l'intervento fatto dal collega Boccaccio, perché in realtà premesso che non era mio intendimento fare il processo a Pollicino, è un servizio che comunque in parte funziona, quello che mi sarebbe piaciuto personalmente è non tanto richiedere io la Commissione insieme ad un'altra collega che oggi non è potuta intervenire, ma mi sarebbe piaciuto, come ha detto il collega Boccaccio, che le problematiche del Pollicino, che certamente voi conoscete, vi è stato segnalato, sono state mandate delle lettere, sono state fatte delle richieste da parte dei fruitori del servizio stesso, venissero portate in aula con lo spirito propositivo di cercare di risolverle.

Devo dire che non trovo molto carino il fatto che dobbiamo sollecitare noi una domanda per avere poi una risposta, Assessore, parlo con lei perché l'assessore Fracassi non c'è, anche se ritengo che la problematica sia più sua che non tua per la verità, mi sarebbe piaciuto di più che foste voi a

portare la problematica a noi per cercare una soluzione, è inutile che stia a dire che mi viene ripetuto che c'è un buco di due ore e mezza, mi è stato detto di no, però se mi dicono così evidentemente qualcosa c'è, forse manca un po' di comunicazione tra le parti.

L'importante, Assessore, non è tanto il fatto di avere altri mezzi, perché poi anche lì si dovrebbe spendere troppo, non perché non meritino questo servizio ma troppo per le nostre possibilità, però quello che vorrei alla fine di questa Commissione è un impegno vero ad affrontare l'argomento con un tavolo, con altre Commissioni, udendo le parti interessate, chiedendo lumi. Io oggi mi sono permesso di far venire i tassisti, ripeto gli ho quasi teso un'imboscata perché non sapevano neanche di cosa si parlasse quest'oggi, per vedere se possono essere interessati ad integrare il servizio, abbiamo un vincolo che è il bilancio, abbiamo però un obiettivo che è la soddisfazione del servizio, dobbiamo cercare di mettere insieme le cose con tutte le forze possibili, perché giustamente l'assessore Fracassi parlava di altre onlus, ma mettiamole tutte insieme, è una cosa difficile ma porterebbe magari un buon risultato.

Quello che vorrei quest'oggi è quest'impegno, parlo con l'Assessore rimasto in aula, ad affrontare l'argomento nei tavoli e poi relazionare in una, due o tre Commissioni, ciascuno può portare il proprio risultato e vedere di ottenere qualcosa alla fine, grazie.

DE PIETRO (M5S)

Credo che come già è successo per la Commissione del car-sharing che abbiamo fatto a fine luglio, traspaiò dall'azione della Giunta una immobilità da questo punto di vista, perché il discorso del car-sharing è andato avanti come se niente fosse attraverso la vendita di Genova car-sharing, mentre per quello che riguarda l'adattamento al mondo che avanza a Genova siamo molto indietro, questo è un esempio, c'era un mio parente che mi diceva sempre non si possono risolvere oggi i problemi di domani con i mezzi di ieri, qui stiamo cercando di risolvere con i mezzi di ieri una cosa attuale.

Quindi credo che sarebbe il momento, come hanno fatto notare più Consiglieri, di rivedere questo servizio, ma volevo fare una domanda specifica per ottenere un dato, posso immaginare che nel contratto di servizio di Amt sia previsto anche il trasporto per i disabili e quindi volevo chiedere se Amt percepisce dal Comune o dalla Regione un finanziamento specifico per il trasporto disabili o se in qualche modo può essere individuata come somma, come percentuale all'interno del finanziamento globale. Mi interesserebbe sapere, nel caso che il Comune decidesse di eliminare da Amt questo servizio per riorganizzarlo in modo diverso, se Amt potrebbe perdere o meno qualche finanziamento, grazie.

DE BENEDICTIS (Gruppo misto)

Solo per una puntualizzazione sul discorso dell'orario assessore Dagnino, voi sostenete che la sosta è dalle 13:40 alle 14:00, qualcuno mi deve dare una risposta, i signori che parlano tra loro probabilmente si metteranno d'accordo, stiamo parlando di persone con disabilità, allora faccio la domanda diretta a voi due, non è vero come voi dite probabilmente che c'è una sosta da mezzogiorno alle 14:30, ma è vero e ho motivo di crederlo che quando uno telefona in quelle due ore e mezza l'operatore risponde che il Pollicino è in rimessa, ditemi se è vero o no, probabilmente non lo sapete neanche voi, però l'operatore risponde e dice non si può dare il servizio perché è in rimessa. Allora ditemi chi racconta la poca verità, se la signora qui presente che è un'utente, così almeno sapete perché parlo e me la prendo a cuore, oppure il vostro operatore. Vorrei una risposta prima di uscire di qua, grazie.

PADOVANI – PRESIDENTE

L'impegno nostro è quello di aggiornare la Commissione alla luce dei dati un po' più precisi di quelli che sono stati forniti, perché in questo momento è difficile fare valutazioni sull'efficienza del servizio e se il servizio è sufficiente o no, quindi ci torniamo sperando che nel frattempo si è attivato il tavolo e abbiamo qualche elemento in più.

A questo punto Dagnino per la risposta e poi chiudiamo.

DAGNINO – ASSESSORE

Consigliere De Pietro io non sarò innovativa ma il mio dovere sul car-sharing era mettere in sicurezza la piccola azienda con quelle quattro o cinque persone che ci lavorano, come primo mio dovere, e poi su questo una volta messa in sicurezza e inserita in un percorso per le persone che lavorano si può fare tutta l'innovazione che si vuole e la cosa l'avevo detta in Commissione, perché non ho nascosto il percorso già avviato peraltro sulla base di una delibera del Consiglio comunale, perciò non sarò innovativa ma tengo prima di tutto a salvare i posti di lavoro, poi facciamo innovazione sul car-sharing.

Questo è trasporto per quanto ci riguarda ed è finanziato nel monte ore del trasporto, non lo individuiamo in maniera specifica, rispondo al consigliere Balleari, ci deve essere la Regione e il consigliere Gioia lo sa bene in questo momento, perché si trovano anche loro in questa situazione, il trasporto pubblico è competenza delle regioni in Italia, il servizio di trasporto è finanziato dalla Regione, il disequilibrio che noi viviamo continuamente è perché le risorse regionali sono diminuite in questi ultimi anni, perciò quella è la coperta, non ci possiamo permettere di aggiungere servizi, se non toglierlo da una parte e metterlo dall'altra, perché la situazione dei conti economici di Amt che qui abbiamo affrontato più volte è tale per cui andiamo su strade molto pericolose, come quella che hanno subito e vissuto in questi ultimi tempi altre aziende della regione.

Perciò ci deve essere quell'elemento, la base del finanziamento del servizio, perché si parla di finanziamento del servizio, non di proprietà dell'azienda che è un'altra cosa, sono i famosi 67 milioni della Regione Liguria che sono diminuiti, è per quello che non possiamo permetterci di aggiungere, poi che ci siano dei costi alti di produzione è un altro discorso, l'ho detto prima, Amt ha questa caratteristica, anche lì l'abbiamo vissuta insieme quest'esperienza, i tentativi di ridurre il costo del lavoro hanno visto questi spazi occupati in maniera anche molto pesante. Mi pare di non dover dire altro.

VALERI Marcello (Coord. Coop. Coserco Onlus)

Premesso che non ci stavamo mettendo d'accordo prima, stavamo ragionando su come ottimizzare la pausa che pare essere una questione interessante.

Per pausa intendo che l'ultima vettura deve essere in rimessa alle 13:20, la prima parte alle 14:00, questo è il range che passa da una sosta all'altra.

Non le posso dire cosa risponde l'operatore perché non sono io, mi risulta che l'operatore debba rispondere che i tempi di percorrenza che devono essere rispettati esulano dal servizio di accompagnamento, sono un'altra cosa, devono consentire all'autista di rientrare alle 13:20, ultima vettura, quindi dipende da che tipo di prenotazione viene fatta intorno a quell'ora.

La prenotazione a seconda della lunghezza della percorrenza deve comunque consentire all'autista di rientrare alle 13:20 e quindi per forza di cose varia a seconda di quella che è la destinazione che viene richiesta. Faccio un esempio: se una persona mi chiede una vettura da Cornigliano a Sampierdarena alle 12:50 gliela do perché alle 13:20 è in rimessa; se mi chiede una corsa alle 12:30 a Nervi o a Molassana per andare ancora più verso levante, diventa difficile che poi l'autista sia di nuovo in rimessa alle 13:20, non so se sono stato abbastanza soddisfacente.

PADOVANI – PRESIDENTE

Mi sa che ci toccherà riparlare. Ci aggiorniamo con un po' più di elementi.
Grazie a tutti e arrivederci.

ESITO

| | |
|---|-------------------------|
| Servizio Pollicino. Sono previste audizioni. | CONCLUSIONE TRATTAZIONE |
|---|-------------------------|

Alle ore 17,34 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Milena Rolando)

Il Presidente
(Lucio Valerio Padovani)