



## Comune di Genova

### COMMISSIONE V – TERRITORIO COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica del 22 giugno 2016

#### 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 De Vanna Eliana.

Ha redatto il verbale la ditta Digitech.

Alle ore 09:32 sono presenti i Commissari:

3	Anzalone Stefano
9	Bruno Antonio Carmelo
12	Caratozzolo Salvatore
11	Chessa Leonardo
10	De Benedictis Francesco
4	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
13	Grillo Guido
14	Muscara' Mauro
15	Padovani Lucio Valerio
7	Pastorino Gian Piero
5	Russo Monica
1	Vassallo Giovanni
6	Veardo Paolo
8	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

7	Balleari Stefano
8	Boccaccio Andrea
9	Campora Matteo
10	Farello Simone
11	Malatesta Gianpaolo
1	Mazzei Salvatore
2	Musso Enrico
3	Musso Vittoria Emilia
4	Nicolella Clizia
5	Putti Paolo
6	Repetto Paolo Pietro

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott. Mauro Tallero (S.O.I.).

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

**AGGIORNAMENTO RELATIVO ALLA LEGGE REGIONALE SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.**

**PADOVANI - PRESIDENTE**

Sono convocate la VI Commissione e la V Commissione congiunte in merito agli aggiornamenti relativi alla legge regionale sul trasporto pubblico. Vi anticipo che abbiamo provato ad invitare alla Commissione l'Assessore Berrino che è stato più volte sollecitato, ma ci ha risposto che, per impegni istituzionali, oggi non potrà essere tra noi. Quindi per l'esposizione della legge, do la parola all'Assessore.

Mozione d'ordine, Gioia prego.

**GIOIA - UDC**

Grazie Presidente. Volevo richiedere lumi inerenti ad una Commissione richiesta credo da tutti i gruppi politici, e io quel giorno mancavo, quindi vorrei apporre la firma anch'io alla richiesta, una Commissione su «Prà viva», volevo sollecitare intanto perché non credo che anche per l'urgenza sia stata ancora calendarizzata, quindi se è possibile apporre la richiesta anche da parte mia. Ha detto, quando è stata calendarizzata? Grazie.

**GRILLO - PDL**

Presidente e Assessore, ogni qualvolta si è parlato da molti mesi a questa parte del pubblico trasporto, personalmente, ma anche altri colleghi, hanno formalmente richiesto l'invito all'Assessore regionale, ogni qual volta in apertura di seduta è stato posto il problema, ci è stato comunicato che ovviamente l'Assessore era stato invitato e per impedimenti non ha potuto aderire o partecipare. Quindi volevo chiedere: trattandosi di un Assessore regionale, viene convocato ad una data da noi stabilita o viene concertata? C'è una differenza fra le due questioni: con l'Assessore regionale credo come sia accaduto in passato, gli Assessori regionali del precedente ciclo amministrativo se invitati, partecipavano; con l'Assessore regionale si concerta una data, quindi volevo chiedere se la concertazione l'avete attivata; gradirei comunque – l'ho già chiesto più volte – di avere copia delle lettere che avete inviato in questo caso all'Assessore Berrino, ne vorrei copia perché credo che sia poi anche facoltà del Consigliere comunale attivare le più opportune iniziative nei confronti della Regione.

**CARATTOZZOLO - PERCORSO COMUNE**

Circa quest'ultimo argomento, a me farebbe piacere sapere quando è stato invitato, se con un tempo sufficiente perché potesse essere libero, oppure se è stato chiamato l'altro ieri con una telefonata.

Questo mi fa piacere anche perché – e passo al secondo argomento, io lo dico a lei Presidente, anche se lei ovviamente non è direttamente coinvolto – c'è una Commissione sul regolamento degli impianti sportivi, so che sono stati invitati e saranno auditi una serie di concessionari, ma la domanda che io pongo a lei e dovrebbe arrivare qualcun altro, non so a chi per la verità, se sono stati invitati tutti, perché a me non risulta che siano stati invitati tutti e se è stato seguito un criterio particolare: alcuni sì e altri no: quelli alti oltre un metro e settanta o quelli bassi o sotto un metro e settanta. Se c'è un motivo.

### **PADOVANI – PRESIDENTE**

Provo a rispondere alla prima domanda sulla questione Assessore. Su quest'ultimo argomento, appena il Presidente dei Presidenti prende posizione, facciamo rispondere lui, perché se ne è occupato lui.

### **CHESSA – SEL**

Sono arrivato adesso e ho sentito questa richiesta di delucidazioni per quanto riguarda oggi pomeriggio la Commissione; il criterio per la convocazione di oggi pomeriggio per trattare il regolamento degli impianti sportivi è il seguente e ho mandato un'email al rappresentante delle associazioni sportive dicendo che la prima riunione della Commissione odierna sarà una Commissione più istituzionale con la Giunta e i Municipi e il Coni che spiegheranno non solo il regolamento, ma anche le modifiche che sono state apportate al regolamento dopo il confronto con i Municipi. Mentre invece le associazioni sportive saranno audite in un secondo momento proprio per poter dare spazio sia alla presentazione del regolamento, che alle considerazioni che devono fare le associazioni sportive in una successiva Commissione. Oggi no, li ho invitati a venire come pubblico, non per l'audizione. D'altronde, è pubblica la seduta. Poi chiaramente, siccome ci saranno una o due altre Commissioni, chiunque delle associazioni sportive voglia fare richiesta, la faccia pure all'ufficio Commissioni.

### **GRILLO – PDL**

Rispetto all'ultima questione posta da parte del collega Caratozzolo, volevo evidenziare che nella documentazione a corredo che ci è pervenuta, molto correttamente è stata allegata anche il testo della legge regionale sullo sport, testo che peraltro io avevo già esaminato ancorché mi pervenisse formalmente da parte degli uffici, volevo chiedere, visto che vedo una stretta connessione tra il nostro regolamento e il regolamento regionale, non a caso il nostro regolamento richiama la legge regionale che a sua volta richiama anche ovviamente il ruolo delle istituzioni, degli enti locali, chiedo formalmente, Presidente Chessa, considerato che vi sarà un aggiornamento della Commissione sul regolamento dello sport – come lei ha preannunciato – di audire anche l'Assessore regionale allo sport. Ritengo che questo sia importante, perché se leggete bene la delibera del regolamento a noi inviata da parte dell'Assessore preposto e poi ovviamente prendete atto anche voi che nella documentazione che ci è pervenuta, c'è la legge regionale, propongo formalmente che anche l'Assessore regionale sia audito.

### **PADOVANI – PRESIDENTE**

Per quanto riguarda l'invito all'Assessore regionale, ci siamo mossi in occasioni diverse con sistemi diversi: all'inizio della relazione, abbiamo chiesto all'Assessore di indicarci delle date, alla fine non siamo riusciti a metterci d'accordo; in questa occasione invece abbiamo comunicato l'intenzione di fare la Commissione circa due settimane fa e abbiamo proposto più date. La risposta non ci è pervenuta, se non quella negativa alla fine, quindi in questo momento ci sembra di aver esperito tutte le strade a nostra disposizione. All'inizio abbiamo provato anche a chiedere a loro una data, su cui noi ci saremmo adeguati, proveremo di nuovo questa soluzione qui, perché probabilmente se noi proponiamo delle date, le loro agende sono troppo piene e alla fine non si riesce a fare il *rendez-vous*, quindi la prossima volta chiederemo che siano loro ad indicare una data e noi cercheremo di adeguarci. Allo stato, la risposta è negativa.

### **DE PIETRO – M5S**

Sempre riguardo al problema degli Assessori regionali in generale, visto che spesso sono problemi di tipo organizzativo che portano gli Assessori regionali a dover dichiarare l'indisponibilità, chiedo se non si potesse studiare un sistema di videoconferenza, in modo da poter perlomeno usufruire di una spiegazione in diretta ed eventualmente anche la possibilità di fare delle domande, ma questo sarebbe un di più. Potrebbe già aiutare una presentazione dell'argomento da parte dell'Assessore regionale competente che sia mandata attraverso il sistema di videoconferenza; questo forse potrebbe aiutare. Visto che in sala Giunta abbiamo un sistema di videoconferenza di quelli fulminanti, forse si potrebbe pensare di utilizzare quello.

### **PADOVANI – PRESIDENTE**

Se questo può aiutare alla soluzione del problema, chiederò al Presidente Guerello se siamo in grado di mettere in campo i potenti mezzi, perché tutto quello che semplifica la comunicazione, deve essere esperito.

A questo punto, ridò la parola all'Assessore per la spiegazione della legge.

### **DAGNINO – ASSESSORE**

Grazie. L'iter della legge regionale sul trasporto è un iter molto complesso, cercherò di sostituirmi in parte all'Assessore regionale nella spiegazione e di essere la più sintetica possibile.

La discussione sulla necessità di riformare la legge della Regione Liguria sul trasporto pubblico inizia nel 2011; la legge precedente era datata 1998, immediatamente dopo la legge quadro nazionale a cui si fa ancora riferimento oggi (n. 422/97). La necessità di riformare il sistema di *governance* e di avere una maggiore e più forte programmazione cominciò nel 2011, nel momento in cui cominciarono a diminuire le ingenti risorse che il sistema pubblico attribuiva al trasporto pubblico. La diminuzione delle risorse iniziò sostanzialmente nel 2009/10. La discussione coinvolse tutti i soggetti: ovviamente gli enti che avevano la delega, il trasferimento di funzioni di autorità di bacino e di gestori dei contratti di servizio; coinvolse ovviamente le aziende e coinvolse i sindacati. Fu in quella fase una discussione molto complessa che vide diverse fasi. La legge fu presentata in tre versioni diverse: una prima versione presentata nell'aprile 2012, che fu bocciata dal Consiglio delle autonomie locali – vedo qui in aula che ha vissuto tutte queste fasi – un momento che vide anche la costituzione di un gruppo di lavoro misto Autonomie locali e Regione per arrivare ad un testo, fino ad arrivare al testo della legge nel novembre 2013, che ebbe nell'ottobre il parere favorevole del Cal con una serie però di osservazioni, di nodi problematici che poi sono comunque emersi.

La nuova legge, questa legge n. 33 del 2013 che adesso è riformata a sua volta da questa che è in discussione in Consiglio, che sta facendo l'iter, impastava la *governance* del trasporto pubblico in modo completamente diverso: si passava da una serie di bacini di trasporto, dove esercivano diverse aziende ad un unico bacino regionale, e la discussione di traguardare un unico bacino regionale sostanzialmente si basava su alcuni elementi, il primo dei quali era avere una maggiore coordinamento nella programmazione del trasporto pubblico e una più forte programmazione. Il secondo elemento che è stato presente nella discussione e che gli enti locali, gli enti territoriali posero sempre come importantissimo, era traguardare l'integrazione tra ferro e gomma (treno e autobus) che per il nostro bacino, soprattutto per Genova, era ed è una cosa fondamentale, che però non si è riusciti poi a raggiungere, perché è ovvio che l'utente utilizza moltissimo il trasporto pubblico nella zona del Genovesato, per Genova ha delle percentuali molto elevate nello scenario italiano, perché fa molto interscambio: utilizza il treno e la gomma quotidianamente per il pendolarismo ogni giorno. Perciò questo elemento di traguardare il ferro e la gomma era un elemento di base.

L'altro tema era la costituzione di un'agenzia che governasse tutte le funzioni del trasporto pubblico, l'agenzia di cui in quest'aula abbiamo votato l'adesione. L'agenzia era uno strumento che è stato voluto un po' da tutte le componenti: ci abbiamo creduto tutti sostanzialmente nell'agenzia. Sull'esempio del modello di altre Regioni, pensavamo tutti che uno strumento tecnico con una forte *governance* tecnica, potesse riuscire a fare quelle operazioni di integrazione che erano necessarie. Perciò i due temi sono il bacino unico e agenzia del trasporto, e sono questi due temi sui quali verte questa ultima riforma perché sostanzialmente si ritorna indietro su entrambi i temi. Mentre sull'agenzia fu una scelta condivisa veramente da tutti, il dibattito se fosse più utile e più funzionale ad una maggiore programmazione con un bacino unico regionale o con bacini di dimensioni minori, fu un dibattito molto acceso in quegli anni e difatti il Consiglio delle autonomie locali nel suo parere favorevole indicò precisamente che la scelta del bacino regionale doveva avere due caratteristiche: intanto doveva essere affidata, dato che era una scelta tecnica, una scelta che ragionava su uno studio dei movimenti di traffico, doveva essere affidata all'agenzia come scelta tecnica, quale fosse l'Ambito ottimale di una gestione del trasporto pubblico. Perciò, gli enti locali nel parere favorevole dissero di affidarla all'agenzia questa scelta, una scelta tutta tecnica e non politica. L'altro elemento che abbiamo scritto nel parere, è che il bacino unico doveva essere una scelta che doveva essere legata alla scelta e all'integrazione ferro/gomma. Perciò noi mettemmo questi due elementi come elementi discriminanti. La legge fu fatta non tenendo conto di queste osservazioni, ma la legge n. 33 del novembre 2013 andò

nettamente sul bacino di traffico regionale e con la costituzione poi dell'agenzia in un secondo tempo. Poi, questa legge ha avuto un iter molto travagliato, ma parliamo un po' prima dell'iter travagliato del destino che ha avuto l'agenzia. L'iter travagliato è cominciato subito, nel senso che già a partire dai primi mesi del 2014, promulgata nel novembre 2013, primi mesi 2014, immediatamente l'Autorità garante della concorrenza e del mercato cominciò a fare delle osservazioni che poi sono andate avanti, si sono trasformate in un ricorso al Tar, fino ad un'ordinanza del Tar stesso del gennaio 2016, quando il Tar decide di disporre la trasmissione di tutti questi atti alla Corte costituzionale. Questo elemento che il Tar trasmette tutti questi atti alla Corte costituzionale, è l'elemento che fa propendere per una revisione della legge veloce, perché chiaramente in Corte costituzionale i tempi noi non li possiamo assolutamente prevedere. Poi, sul fatto che noi abbiamo necessità di andare veloci, noi soprattutto Comune di Genova, ci torno.

Quali erano i contenuti di tutti questi atti dei primi mesi del 2014: ricorsi, Tar, pronuncia del Tar? Sostanzialmente erano due gli elementi fondamentali. Il primo elemento che è stato stigmatizzato anche dal Governo in alcune lettere, una anche abbastanza recente, è stato che la legge prevedeva la proroga dei contratti in essere. Soprattutto per Genova, la Regione, anche per altre situazioni – adesso parliamo di noi – ha ratificato con legge regionale a partire da questa, ma anche poi altre due, una proroga che copre il 2015, il 2016 e il 2017. Proroga che è coperta solo da una legge regionale. Il tema è che ovviamente le proroghe automatiche dei contratti non rientrano nello scenario legislativo comunitario e nazionale; le proroghe automatiche dei contratti devono essere motivate. Perciò già tutti questi atti sia dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, poi ci sono state anche altre lettere, dicono: tu, Regione Liguria hai prorogato, ma perché proroghi? Vuoi fare la gara? Certo. Allora falla velocemente questa gara. Perciò già questo fatto della proroga è stato stigmatizzato sia dal Governo che da soggetti molto importanti.

L'altro tema che poi porta tutto questo percorso in Corte costituzionale, è la messa in discussione del bacino unico, in quanto il bacino unico avrebbe dei profili di illegittimità costituzionale, perché lesivo della concorrenza: la logica del ragionamento è più fai un bacino grande, più limiti la concorrenza; se vai su bacini più piccoli, ovviamente aumenti la concorrenza. Anche questo ovviamente è uno degli elementi cardine della legislazione sia nazionale che comunitaria. Perciò concettualmente sono un po' questi i temi che hanno fatto sì che, intrecciati tra di loro, da un lato il Tar abbia trasmesso gli atti alla Corte costituzionale, dall'altro il Governo scrive alla Regione Liguria dicendole di essere in una proroga coperta da una legge regionale, per cui di accelerare il percorso di gara. Sono un po' questi due elementi che confliggono, gli elementi problematici. L'altro elemento è che una serie di nuova legislazione legata ai decreti Madia, gli ultimi decreti di riforma della pubblica amministrazione, che stanno completando il percorso dedicato ai servizi pubblici di valore economico, riportano l'individuazione degli Ambiti ottimali dell'esercizio del trasporto pubblico ad un Ambito provinciale. Perciò c'è la nuova legislazione che dice Ambito provinciale, c'è la pendenza del ricorso sul tavolo della Corte costituzionale con un tempo davanti difficilmente prevedibile, c'è la necessità di velocizzare il percorso. La necessità di velocizzare il percorso – io ne ho già parlato in quest'aula più volte – per noi è veramente vitale: non soltanto è un fatto formale che il nostro contratto è in proroga; il contratto che lega AMT al Comune di Genova è datato 2005, perciò deve essere rivisto ovviamente. La necessità di velocizzare il percorso per noi non deriva soltanto dal fatto che siamo in una proroga che sta vivendo dei tempi troppo lunghi, ma come è noto, in discussione di bilancio è stato anche discusso, è sempre più difficile per il Comune di Genova sostenere questo ingente finanziamento all'azienda di trasporto e perciò anche questo ci spinge ad andare verso una gara del servizio con tutte le caratteristiche che deve avere.

Dato questo quadro, in maniera molto concreta, la Regione Liguria ha deciso di riformare la legge n. 33 del 2013 e il Cal darà parere favorevole subordinato ad alcuni emendamenti, ma almeno la discussione che si sta facendo e abbiamo fatto anche in Anci è questa: la necessità di traguardare la gara velocemente è consapevolezza di tutti, perciò la nuova legge che andrà in discussione nel mese di luglio in Consiglio regionale, rispetto alla legge n. 33 del 2013 riporta i bacini di traffico ad una dimensione provinciale (Imperia, Savona, Genova e La Spezia), per Genova ovviamente la dimensione della città metropolitana. Perciò per Genova non riporta la situazione alla legge del 1998, che non so se vi ricordate, prevedeva per la zona di Genova due bacini: quello della città di Genova e quello dove esercisce ATP. Invece adesso questa impostazione più correttamente, perché era una forzatura, è il bacino della città metropolitana. Ovviamente in forza della legge Madia enti di governo di questi bacini sono le Amministrazioni provinciali da un lato e la Città metropolitana dall'altra. La Regione assume ovviamente, come ha sempre avuto ma in maniera adesso più chiara, le funzioni di programmazione e di controllo, perciò la Regione ha le funzioni di programmazione, le funzioni di controllo; i bacini di traffico sono i bacini dei territori provinciali della città

metropolitana, le autorità di bacino sono la Città metropolitana e le Province. Le Autorità di bacino espleteranno i percorsi di gara e gestiranno successivamente il contratto di servizio. Perciò in parte si ritorna alla situazione precedente con un ragionamento per cui il percorso può essere ovviamente più rapido rispetto ad una gara regionale, e soprattutto perché tutti questi atti: pronunce del Tar, pronunce dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, vanno tutti verso l'affermazione di un sospetto, un forte sospetto di incostituzionalità del bacino regionale e un'individuazione nei bacini provinciali degli Ambiti ottimali. Non so se sono stata abbastanza sintetica e abbastanza chiara.

L'altro punto che tocca questa legge di riforma della legge n. 33 del 2013, è il tema dell'agenzia del trasporto pubblico. Vi dicevo che l'agenzia come strumento pianificatorio è stata voluta da tutti i soggetti: enti, aziende e organizzazioni sindacali. Questa agenzia però, a mio parere, non c'è stata da parte della Regione Liguria, dalla Giunta precedente, la volontà politica di farla lavorare questa agenzia. Io più volte ho fatto mettere a verbale che era necessario bandire una piccola procedura di selezione di un direttore come minimo, di una figura tecnica che la governasse. Questo poi non è stato fatto, siamo arrivati molto vicino al passaggio di amministrazione, perciò questo non è stato fatto, ma soprattutto è stata affidata all'agenzia l'operazione finanziaria del finanziamento dell'incentivo all'esodo del personale delle aziende, quello che chiamiamo gergalmente il "fondino", e questa operazione finanziaria non è andata a buon fine, perché il sistema bancario non ha riconosciuto nell'agenzia un soggetto abbastanza forte da poter sopportare un'operazione finanziaria del genere. Perciò anche da questo punto di vista, perché c'è necessità di velocizzare le pratiche dell'incentivo all'esodo ovviamente, non tanto per AMT perché tutto sommato per AMT l'abbiamo governata la situazione, ma per le altre aziende. Perciò si trasferisce questa funzione dall'agenzia a FILSE, ma nello stesso modo si decide di chiudere sostanzialmente l'agenzia perché è uno strumento che poteva avere delle potenzialità, ma al quale sono state date poche gambe concrete e perciò c'è il mandato ai soci, socio di maggioranza è FILSE a nome della Regione Liguria, di chiudere l'agenzia e il mandato a FILSE di procedere con l'operazione finanziaria dell'incentivo all'esodo. Questi sono i due punti principali. Capisco che sono temi molto complessi, ho cercato di farla più sintetica possibile, ma forse con le domande possiamo approfondire i vari punti.

#### **PADOVANI - PRESIDENTE**

Grazie Assessore per la relazione.

A questo punto, cominciamo con le domande. Bruno.

#### **BRUNO - FDS**

Grazie. A me pareva che uno dei motivi per cui alcuni, tipo i sindacati, fossero d'accordo all'agenzia regionale del trasporto, fosse quello di trovare un modo per risparmiare sull'Iva nell'acquisto degli autobus. Chiedo se questo è vero; essendo saltata l'agenzia del trasporto, salta il risparmio di Iva? Per il resto, prendo atto che mi sembra di capire che i Comuni verranno complessivamente esautorati, deciderà tutto la Città metropolitana non eletta direttamente, ma quello è un problema tipo Senato della riforma costituzionale che voteremo ad ottobre. Sostanzialmente mi inquietava un po' il fatto che qualcheduno pensasse che la scelta dell'Ato fosse un fatto tecnico e non politico, politico in senso ampio ovviamente, nel senso che è evidente poi tutta la discussione che lei ha portato, creare un Ato regionale ampio, questo nel trasporto pubblico così come in altri tipi di servizi significa predeterminare solo un certo tipo di aziende che possono partecipare. Però da questo punto di vista chiedo se il ritorno all'Ato provinciale fa saltare del tutto l'integrazione ferro/gomma/nave.

#### **MUSSO E. - LISTA MUSSO**

Dispiace cominciare un intervento con il classico "noi lo avevamo detto". Purtroppo l'Assessore Dagnino mi sarà testimone che fin da prima che questa legge regionale venisse approvata, io ho detto più volte che l'istituzione del bacino unico era sbagliata e l'ho detto esattamente per i motivi che oggi troviamo nella relazione al disegno di legge regionale: quello che è lesivo della concorrenza, istituendo il bacino unico soprattutto la gara unica, e l'elemento tecnico di merito è che nel trasporto, su gomma in particolare, non vi

sono significative economie di scala, per cui oltre una certa dimensione, che certamente è maggiore di quella in particolare della città di Genova, che comunque è capoluogo di provincia della nostra regione, certamente si andava invece incontro a delle diseconomie. Io allora lo dissi, è vero che con la professoressa Dagnino eravamo abbastanza sulla stessa linea, tuttavia eravate anche sulla stessa linea della Regione di allora: la posizione che io esprimevo allora, non era solo tecnica di merito, ma era anche politica, perché dicevo: Assessore, lei che fa parte della maggioranza che fa governa la Regione, cerchi di evitare che succeda questo. Così non è stato e adesso, a distanza di qualche anno, abbiamo sostanzialmente perso tre anni, abbiamo fatto una andata, adesso si è preso atto che bisogna fare il ritorno e ci vorrà ancora del tempo per farlo, e non è detto che il percorso sia del tutto privo di accidenti.

In questo percorso di ritorno, la domanda che le faccio, Assessore, è relativa alla questione del ferroviario: da un lato è pur vero che nel trasporto ferroviario è ragionevole pensare che c'è anche una dimensione efficiente a livello regionale, che forse è prevalente su quella metropolitana, però è anche vero che ci sono delle esigenze di coordinamento con il trasporto locale che, se si mantiene il ferroviario sulla scala regionale, possono venire meno. Quindi da questo punto di vista, è chiaro che la domanda è solo in parte rivolta a lei, perché la legge regionale la fa la Regione, però diciamo che cosa il Comune eventualmente può pensare in termini soprattutto di programmazione per il coordinamento, come avviene in tante città d'Europa dove i trasporti sono più o meno liberalizzati, e comunque più di qui, che cosa fa l'amministrazione pubblica per il coordinamento che ha da restare pubblico fra le varie forme di trasporto collettivo esercite anche da imprese private. Quindi questa è una competenza invece su cui la centralità del Comune, non solo della Città metropolitana, è evidente.

L'altro aspetto: quello che cosa esattamente si vuole fare per il ferroviario e più in generale alcune questioni della legge, le chiederei volentieri all'Assessore regionale se fosse presente. Qui ho una domanda per sapere se è stato invitato – se è stato detto quando io non c'ero, mi scuso – ma se è stato invitato in modo tale da favorire l'ipotesi che venga e ha detto non verrò mai neanche accompagnato dalla forza pubblica, nel qual caso potremmo eventualmente valutare di fare proprio così, oppure se gli è stato detto: noi il tale giorno ci riuniamo, sei pregato di venire. Magari se è stato detto con poco preavviso, ci può anche stare che un Assessore regionale abbia anche altri impegni. Vorrei capire se questo incontro stiamo cercando di farlo davvero, al di là del dialogo fra istituzioni che adesso non sono più neanche politicamente omogenee, ma che conservano l'obbligo di leale collaborazione come è ovvio.

#### **PADOVANI – PRESIDENTE**

Il tema dell'invito all'Assessore Berrino è stato affrontato in fase di avvio della Commissione, abbiamo provato proponendo più date e non siamo riusciti a trovare una soluzione. Io credo che il dialogo al di là di tutto sia assolutamente necessario da perseguire.

Mozione d'ordine, prego Balleari.

#### **BALLEARI – PDL**

Proprio in relazione alla pregiudiziale, anche quanto detto poco fa dal collega Musso, ho personalmente sentito pochi minuti fa l'Assessore Berrino, ha dato la disponibilità purtroppo avanti, ma per il 21 luglio di pomeriggio. È già calendarizzato in segreteria. 21 luglio giovedì pomeriggio alle 14:30. Viene insieme al tecnico della Regione, che so che ha incontrato mi diceva proprio ieri fa l'Assessore Dagnino, pertanto giovedì 21 pomeriggio è disponibile.

#### **DE PIETRO – M5S**

Non mi consola affatto il fatto che abbiamo votato contro alla adesione all'agenzia regionale TPL ai tempi e il fatto che adesso l'agenzia verrà chiusa, quindi ribadendo l'osservazione già precedentemente fatta da altri Consiglieri, l'avevamo detto che non sarebbe servita granché, se non a creare un poltronificio, quindi volevo sapere dall'Assessore quanto è costata al Comune di Genova l'agenzia fino a questo momento.

Avevamo fiutato il fatto che questo tipo di soluzioni calate dall'alto non possono risolvere i problemi, perché a nostro avviso sarebbe molto più consono lasciare le aziende del trasporto pubblico locale operanti in

Liguria libere di organizzarsi fra di loro, in modo che si possano fare delle organizzazioni di tipo più operativo. Ad esempio, per il discorso della manutenzione che è un problema molto grave, potrebbe essere interessante spingere per una centralizzazione della manutenzione, fatta però attraverso le aziende pubbliche, non attraverso le aziende private che vengono oggi utilizzate in *outsourcing* ad esempio da AMT, con gravi costi aggiuntivi e soprattutto pessima manutenzione. Questo è quello che ci ritorna dal territorio, che ci ritorna dai dipendenti che qualche volta ci capita di incontrare, dai sindacati che più volte hanno fatto notare che questo tipo di gestione addirittura delocalizzata: mezzi che dovevano andare fuori regione per essere manutenzionati, è assolutamente antieconomica. La mia domanda era quanto è costata l'agenzia.

Un'altra cosa che ci viene fatta notare dai lavoratori di ATP ad esempio, è molto importante che la clausola sociale, nel caso di una gara, sia inserita nella gara e non nella legge, quindi prestare particolare attenzione al fatto che in un'eventuale gara la clausola sociale sia inserita e sia molto forte.

## **FARELLO - PD**

Io credo che l'Amministrazione abbia tentato di fare il possibile in questi anni per collaborare con la Regione in maniera corretta, ottenendo scarsi risultati per l'assurdità della Regione precedente rispetto a quelle che potevano essere le lavorazioni che si sviluppavano anche nel Comune capoluogo. Oggi siamo di fronte ad una proposta di modifica della legge che deriva purtroppo da un'espressione di sentenze del Tar e di pareri dell'autorità di garanzia: ci si poteva arrivare senza bisogno di questi passaggi. Però non vorrei che si continuasse a sbagliare e neanche che ci si accontentasse di dire la Regione attuale ha preso atto del fatto che la posizione precedente era una posizione che non stava in piedi e non vorrei che ci si accontentasse di ripristinare uno *status quo* precedente al bacino unico che se poi abbandonato a se stesso, rischia di continuare a portare una serie di problemi. Quindi chiederei all'Amministrazione di concentrare la propria attenzione nel confronto con la Regione nel chiedere alcune modifiche e integrazioni, che adesso provo ad illustrare e a proporre. E chiedo all'Amministrazione un'altra cosa, glielo consiglio: se condivide le proposte che tenderemo di fare, assumete una delibera da sottoporre al Consiglio comunale, in modo tale che si possa dire alla Regione Liguria che le proposte che fate in sede di Cal di modifica della legge sono proposte del Consiglio comunale, non vostre. Non perché se sono vostre, non vanno bene, ma perché ovviamente hanno secondo me un'autorevolezza diversa se sono del Consiglio comunale, piuttosto che della Giunta. Così almeno vediamo in Consiglio comunale chi è d'accordo su che cosa, perché siamo sempre bravi a criticare ma poi a costruire un po' meno.

Io le chiedo sostanzialmente tre cose; penso che alla legge andrebbero aggiunte rispetto al testo di modifiche che ha proposto la Regione Liguria, andrebbero chieste tre cose che non ci sono. Vorrei fosse chiaro a chiunque, possiamo cambiare i bacini, farne uno, cento o centomila ma sempre poi le gare per l'affidamento del servizio prima o poi bisognerà farle, perché purtroppo, così è l'unico elemento polemico che faccio, il bacino unico è stato usato, il sostegno al bacino unico pur essendoci la piena consapevolezza che non sarebbe stato possibile realizzarlo, è stato usato come strumento di elusione dei tempi della gara per l'affidamento per il servizio. Intanto facciamo questo, così andiamo avanti, tutto uguale come sempre è andato avanti. Purtroppo nella situazione tale c'è qualcuno che ci guadagna, o che ci rimette di meno, e c'è chi ci rimette tutto. In particolar modo, ci rimettono tutto gli utenti, perché il soggetto che è stato veramente penalizzato in questi nove anni si chiamano utenti del servizio. Nessun altro soggetto di quelli coinvolti ci ha rimesso così tanto. Le gare andranno fatte. Per assegnare il servizio dei bacini individuati entro il 31 dicembre 2017, le gare vanno avviate nelle loro procedure e nelle loro elaborazioni tecniche adesso, altrimenti anche la data del 31 dicembre 2017 è moneta falsa, come tante cose sono state dette in questi anni. Peccato che adesso quella frontiera lì, che molti altri in Italia hanno già abbondantemente oltrepassato facendo le gare, e sottolineo che nessuna gara è stata vinta da un'azienda privata in questo Paese: tutte le gare per i servizi che si sono svolte, sono state vinte da aziende pubbliche. Poi se vogliamo fare la differenza tra proprietario Comune, proprietario Stato, entriamo in un altro film, ma tutte le gare sono state vinte da aziende pubbliche. Però per fare le gare, ci vuole tempo, soprattutto per farle bene. Quindi noi dobbiamo secondo me chiedere alla Regione di inserire nella legge tre cose che ci servono, Città metropolitana di Genova e Comune di Genova, a fare le gare bene: credo che sia palese che a noi servano gare di affidamento lunghe, perché se le chiediamo corte, non possiamo chiedere investimenti. Se invece le chiediamo lunghe, possiamo chiedere tanti investimenti. Tra l'altro, le normative comunitarie favoriscono questo processo. Gli investimenti vuol dire chiedere a chi vince l'affidamento del servizio; comprare autobus; fare più chilometri



di servizio, magari fare qualche infrastruttura che può essere la tranvia, la filovia, l'asse attrezzato, il prolungamento della metropolitana: uno con tre anni di affidamento queste robe non le fa. Se però facciamo le gare lunghe, ci deve essere anche la certezza delle risorse di parte corrente che vengono assegnate, perché noi continuiamo a vivere di risorse trasferite. Tradotto in italiano: la Regione Liguria deve dire ai soggetti che fanno le gare (Province e Città metropolitana), che per un tot di anni il finanziamento minimo erogato a chiunque prenderà l'affidamento è ics. Poi la Regione dice è venti invece che sessanta? Sarà una discussione di ordine politico, ma almeno uno che partecipa alla gara, sa che per quei nove anni sono venti piuttosto che sessanta e non possono essere, se è segnato sessanta, cinquantotto; e non possono essere se assegnati venti, diciotto, perché altrimenti la gara finisce in un contenzioso permanente tra chi è l'assegnatario del servizio e chi glielo assegna, quindi l'ente concedente. Quindi certezza della continuità dei trasferimenti. Poi, la certezza porterà alla certezza più bassa dell'attuale, perché uno calcola che possono esserci degli eventi sfavorevoli? Questo lo capisco, si possono mettere dei correttivi per cui poi se le cose vanno meglio, il finanziamento può aumentare a fronte di determinati meccanismi, tra cui ad esempio l'aumento dell'erogazione dei servizi. Altrimenti la Regione si scarica totalmente delle sue responsabilità. Per come è scritta adesso la legge, mancato questo pezzo, anche perché poi c'è il tema delle tempistiche delle operazioni dei finanziamenti, perché tutte le aziende vivono anche di quello che incassano per poter pagare gli stipendi, i fornitori. Se io ti dico che ti do 67 milioni di euro, ma non sai quando li prendo, le aziende non funzionano senza la cassa, soprattutto nel clima in cui i cicli finanziari oggi sono molto accorciati.

Secondo punto, secondo me dirimente ancor più del primo, che il primo lo ritengo un elemento fondamentale ma tecnico anche se collegato al primo, noi dobbiamo chiedere che il nodo ferroviario di Genova sia compreso nell'affidamento della Città metropolitana, non nell'affidamento della Regione per il trasporto regionale ferroviario, perché quell'infrastruttura è solo compresa dentro la città metropolitana di Genova, e se non c'è questa integrazione, l'efficienza sul trasporto pubblico in questa città non si fa. Continueremo ad avere la gomma e il ferro in concorrenza, e questo comporta la situazione in cui siamo oggi, perché vogliamo calcolare quanti autobus potremmo risparmiare, se avessimo le frequenze ferroviarie con cui sostituirli in determinati ambiti territoriali? Poi è chiaro che se i due affidamenti sono separati, questa integrazione non si fa, perché «Ferrovie» si farà il suo modello di esercizio e noi ci faremo il nostro, producendo una inefficienza che non è soltanto una inefficienza industriale, quindi economica, ma inefficienza di servizio. Aggiungo che la Regione Liguria, anche se ci dovesse dire di no su questo – e sbaglierebbe – deve però garantire una cosa, perché se passasse la linea che proponiamo, è un problema nostro; se invece non passasse questa linea, la Regione deve dare un'altra garanzia: oggi il nodo ferroviario è solo ed esclusivamente l'infrastruttura, nessuno ha detto chi compra i treni che devono andare su quell'infrastruttura. Dei treni che girano adesso sulle nostre attuali infrastrutture, compresi i «Vivalto» che sono i più avanzati, nessuno di questi treni è in grado di dare un servizio di livello metropolitano. È un problema tecnico che cambiano i tempi di frenata. Poi uno dice di che cosa parla a fare, stiamo parlando di una legge, ma se poi non funziona il servizio, quello è un prodotto e non funziona. Per fare un treno non ci vogliono sei mesi come per fare un autobus, ci vogliono, nella migliore delle ipotesi, tre anni e costa un sacco di soldi. Gli Assessori precedenti sanno benissimo quanto si è aspettato il treno della metro nuovo, figuriamoci quanto si aspetta un treno per un nodo ferroviario metropolitano. Se lo compri bene, ti puoi anche aspettare dei tempi ragionevoli, se compri male. Se noi abbiamo la competenza del nodo, questo investimento lo mettiamo dentro la gara; se non abbiamo la competenza del nodo, la Regione in questa legge deve garantire che gli investimenti sull'efficienza del nodo lo deve fare nel contratto di servizio per il trasporto regionale ferroviario. Ad oggi, nel contratto di prima e nella bozza di contratto che si sta discutendo, questa roba qua non c'è. Quindi noi avremo binari su cui potremmo andare a piedi, senza rischio di essere investiti da nessuno che può essere un vantaggio. Questo può essere, però è un problema.

Terzo problema, meno importante di questi due che io ritengo dirimenti, a mio avviso la Regione Liguria se vuole in parte recuperare un concetto di incentivi all'estensione dei modelli di esercizio dell'integrazione di servizio, cosa che potrebbe essere ragionevole sia nel bacino metropolitano come adesso è configurato nella legge, sia nel bacino delle province di Imperia e di Savona, che noi siamo passati da un eccesso all'altro: dal bacino unico regionale a due bacini che fanno ridere considerati l'uno preso per l'altro, nel senso che c'è anche una Provincia sola, facciamo due bacini a Imperia e a Savona. Dal punto di vista tecnico, fa ridere perché le dimensioni ottimali non devono essere né troppo grandi, ma neanche troppo piccole da essere ridicole. Io credo che la Regione dovrebbe prevedere, magari articolando diversamente il sistema dell'erogazione del fondo regionale dei trasporti, degli incentivi alle aggregazioni. È una cosa che si

è sempre chiesta, sono previsti anche dalla legge di stabilità: ti aggregi? Io ti do degli incentivi, sostengo il processo di aggregazione, perché è vero quello che dice il Consigliere Musso, non ci sono economie di scala automatiche in questo settore alle aggregazioni, ma se l'aggregazione viene incentivata, si avvia un processo che poi porta non un'economia di scala ma un'efficienza sul livello più alto, perché è così.

Assessore, se lei condivide, e se i colleghi ovviamente lo condividono, la inviterei a farsi dare un mandato a sostenere queste posizioni e non solo ed esclusivamente, non perché lei non sia in grado di sostenerlo, ma che ci fosse un mandato del Consiglio più forte.

### **GRILLO - PDL**

Rispetto al testo di disegno della legge regionale, emerge chiaramente che è mancata un'ampia consultazione da parte della Giunta rispetto al parere che il Comune ovviamente ha portato in sede regionale prima che la legge stessa fosse approvata. Questo è abbastanza chiaro ed evidente. Non siamo stati uditi, per quanto riguarda il formale contributo del Comune di Genova, sulla legge regionale. Poi, ritengo condivisibili alcune proposte del collega Farello, ma penso che a queste eventualmente altre se ne possano aggiungere, per cui proporrei un aggiornamento della seduta della Commissione per approfondire eventuali proposte di modifica la legge regionale da inviarsi all'Assessore competente, in previsione del preannunciato incontro del 21 luglio. Se l'operazione di fare o formulare proposte per modificare la legge regionale, è opportuno che tutto questo avvenga in tempi brevi. È approvata, però può essere che subisca delle modifiche e che vengano inviate queste eventuali osservazioni all'Assessore regionale in previsione dell'incontro del 21 luglio, ma prima approfondirle in una apposita riunione di Commissione.

Poi volevo chiederle Assessore, notizie per quanto riguarda l'ATP (trasporto pubblico provinciale) rispetto alle quote di vendita ai privati; il ruolo che ha svolto la Città metropolitana; l'esposto che i sindacati hanno inviato sulla cessione e notizie in merito anche alle indagini dell'Autorità nazionale anticorruzione: sono notizie proprio di questi giorni. Quindi se fosse possibile avere notizie rispetto alle notizie stampa che riguardano queste tre questioni.

### **PUTTI - M5S**

Avevo bisogno di alcune ulteriori informazioni; so che all'epoca uno dei soggetti che aveva espresso maggiori perplessità sull'azienda unica, sull'agenzia era il Cal, volevo sapere se rispetto a questa azione fatta dalla Regione Liguria, si è espresso in qualche modo: se c'è stata una riunione, se si è espresso in qualche modo. Poi, mi sarebbe piaciuto ci fossero stati qua effettivamente anche i rappresentanti della Regione, perché so che comunque la Regione ha nominato, proprio da Fratelli d'Italia, il nuovo presidente dell'agenzia dei trasporti ad aprile e quindi volevo un po' capire rispetto ad una nomina di due mesi e mezzo fa, il primo annuncio che si fa, è quello del decesso, in mezzo mi sarebbe piaciuto che il presidente ci relazionasse rispetto a cosa ha portato a queste valutazioni, in modo tale che poi la Regione emani il testo che ha proposto prima di ricevere direttamente l'emanazione senza avere una restituzione. Devo dire che tutto questo ci dà innanzitutto molta preoccupazione, perché condivido alcune delle riflessioni portate dal Consigliere Farello, e devo dire che in questo lui non ha mai lesinato perplessità rispetto alla conduzione anche della precedente Regione sul trasporto pubblico, però nel 2014, mi pare fosse l'8 agosto quando è stata fatta questa agenzia, c'era un po' stata prospettata come la soluzione di tutti i mali, l'unico modo per salvare AMT. Oggi ci troviamo che tutto questo viene smantellato in quattro e quattr'otto in fretta e furia senza portare una riflessione, senza avviare un percorso un pochino più ampio di riflessione. Mi ricordo anche di allora alcuni commenti ad esempio dell'Assessore Paita che diceva che con questo almeno metà delle problematiche del trasporto pubblico le risolveremo, vorrei avere perlomeno degli indicatori che mi dicessero quanta di quella metà effettivamente è stata raggiunta con questo fantasma agenzia che è stato fatto: ha aleggiato lì un po' e poi si è smontato. Oggettivamente c'è un dato: abbiamo perso quasi due anni di tempo. Dal 2014 agosto a fine giugno 2016 è stato un tempo perso e credo che per l'azienda AMT, per il trasporto pubblico e per gli utenti genovesi, che anche qua concordo con quanto diceva il Consigliere Farello, dovrebbero essere la nostra priorità, si sono persi due anni e nel frattempo nulla ha giovato. Erano stati assicurati investimenti, l'agenzia in qualche modo era stata proposta come soggetto propedeutico a facilitare in qualche modo l'investimento sui mezzi, sul parco mezzi; anche qua si è visto veramente poco in

questi due anni. Quindi oggettivamente noi oggi ci troviamo non con una prospettiva diversa e più allettante in termini di risoluzione dei problemi e in termini di raggiungimento di obiettivi più interessanti, ci troviamo solo con uno smantellamento di un qualcosa che è stato fatto: probabilmente non ha funzionato, però non c'è una strada più rapida.

Adesso temo che ci sarà – come un po' è stato prospettato – un balletto sostanzialmente tra il tentativo della Regione di avocare a sé la possibilità di decidere di più sul trasporto pubblico locale, seppure demandato ai bacini ex provinciali o metropolitano, e dall'altra la Città metropolitana che proverà a tirare per poter decidere sul suo territorio, così come probabilmente faranno le Province, e quindi io mi aspetto che in qualche modo anche il Cal si esprimerà in questa direzione. Detto questo, rimane fortemente una preoccupazione, perché questa distonia di visioni da un lato la Regione probabilmente sarà sempre quella che avrà i soldi da poter investire e quindi da garantire quegli investimenti, che la proposta in qualche modo prevede, dall'altra giustamente una Città metropolitana dice io sono stato costituito con la legge Delrio tra le altre cose per questo motivo, se ora non mi fate neanche più decidere internamente sulle organizzazioni dei trasporti, e c'è in qualche modo una sorta di ricatto legato alla capacità di fare investimenti rispetto alle potenzialità decisionali, mi trovo in grande difficoltà.

Devo dire che il panorama è preoccupante; vorrei dalla Giunta una traccia di direzione da seguire anche di lotta con la Regione, di lotta come Città metropolitana per tutelare il trasporto pubblico locale, sia per quanto riguarda la città di Genova – che in questo caso è quello che mi compete – sia per quanto riguarda il trasporto sulla provincia, perché sappiamo tutti benissimo come molto distante sia dal mercato il trasporto pubblico provinciale in alcune aree dell'entroterra per cui la relazione costi del servizio con sostenibilità diretta della bigliettazione è ovviamente irraggiungibile.

#### **DE PIETRO – M5S**

Nel frattempo ho avuto modo di dare un'occhiata al bilancio dell'agenzia, ho visto che il valore della produzione del 2015 è 156 mila euro interamente coperto da Regione Liguria, però c'è scritto che *«prevede l'integrale copertura dei costi sostenuti dalla società, previa rendicontazione dei suddetti»*: volevo capire se questo «previa rendicontazione» significa semplice rendicontazione ai soci, oppure se si intende un recupero, quindi un anticipo da parte di Regione con poi un recupero sugli altri soci. Poi, due dati che volevo mettere a conoscenza degli altri Consiglieri: 2015, quindi il saldo al 31 dicembre 2015, 81 mila euro per servizi amministrativi e quasi 46 mila euro per consulenze tributarie; ero interessato ad avere informazioni su questi dati, sono andato sul sito dell'agenzia regionale, dove c'è la voce di menù «Consulenze», ma è pagina in preparazione. Ho dato una scorsa a quasi tutte le voci del menù, sono quasi tutte pagine in preparazione. Quindi devo mettere a saldo di questo mio piccolo approfondimento una sostanziale mancanza di trasparenza da parte dell'azienda.

#### **CHESSA – SEL**

Giustamente ci sono delle tracce che devono essere seguite scelte dall'Amministrazione ma non solo, prenderei anche atto del fatto che le tracce che sono da seguire, devono essere anche del Consiglio comunale, come suggerito dall'intervento precedente del Consigliere Farello. Quindi sul merito e sul metodo. Sul merito le tracce sono giustamente di condizionare in qualche maniera lo spirito della nuova legge sulla questione delle gare con una lunghezza temporale ottimale per gli investimenti; il trasferimento di risorse certe, ma per quanto riguarda noi come componenti anche della Città metropolitana, la questione centrale è proprio quella del nodo ferroviario di Genova, che deve essere compreso proprio nell'ambito della città metropolitana per i ragionamenti detti, sicuramente anche per poter soprattutto in questa maniera riuscire a governare meglio il processo di integrazione ferro/gomma.

Sulla questione del metodo, anch'io ritengo, da quanto mi sembra di sentire anche dagli interventi precedenti, che ci possa essere una condivisione ampia per un'iniziativa di Consiglio comunale, trasferire quindi al Presidente del Consiglio, e da lì al Cal, l'iniziativa che può venire e credo che debba venire in tempi rapidi da parte di questo Consiglio. Quindi sostengo anche come Intergruppo la proposta fatta precedentemente dal Consigliere Farello.

### **NICOLELLA – LISTA DORIA**

Naturalmente raccolgo e condivido la proposta del Consigliere Chessa. Intervengo per fare una domanda: con l'identificazione dell'Autorità di bacino nella Città metropolitana, la funzione di programmazione e di governo del trasporto pubblico viene spostato sulla Città metropolitana, che a sua volta recepisce la misura che verrà quantificata dai trasferimenti regionali e i trasferimenti regionali stessi; la Regione trasferisce i fondi per i contratti di servizio con le aziende di trasporto alla Città metropolitana. Quindi come aveva osservato il Consigliere Bruno per l'acquisto dei mezzi, uno dei fondamenti dell'agenzia per il TPL: il risparmio sull'Iva, cui è sottoposto questo passaggio di fondi tra enti pubblici, viene disperso; la Città metropolitana dovrà sui fondi – ma chiedo conferma – trasferiti dalla Regione Liguria pagare un'imposta che, considerata l'entità del trasferimento, è anche un'imposta piuttosto elevata. Volevo questo chiarimento, poi volevo sapere qual è l'indirizzo riguardo la gestione delle infrastrutture: il Comune di Genova perde la potestà sul contratto di servizio con l'azienda di trasporto pubblico, però diventa un interlocutore della Città metropolitana per la programmazione delle infrastrutture per il trasporto pubblico. Penso all'infrastruttura su sede propria della Val Bisagno. Volevo sapere quindi il Comune di Genova come va avanti riguardo a questa progettazione. Il Consigliere Farello faceva riferimento al nodo ferroviario, mi sembra che per quanto riguarda il trasporto urbano, al di là delle leggi, al di là della costituzione di queste entità di gestione di trasporto pubblico ci siano dei presupposti infrastrutturali che vadano perseguiti: l'interlocuzione con Trenitalia chi la fa? Chi tocca il tempo al gestore della rete su ferro per vedere quando ci sarà una infrastruttura che era programmata per il 2016? Se non vado errata, doveva essere terminata e ancora non se ne hanno notizie. Ancora meno notizie si hanno del trasporto su sede propria in Val Bisagno.

Mi sembra che, al di là dell'organizzazione dell'apparato di governo del trasporto pubblico, ci siano delle vicende, degli interventi infrastrutturali importantissimi che vanno un po' dispersi: qual è l'interlocuzione? Il Comune di Genova a chi si riferisce? Cambiano i soggetti e nessuno risponde. Invece dell'avanzamento dei lavori, anche finanziati, che porterebbero alla nostra città un beneficio su cui si sono già soffermati altri, ma che io condivido. Per cui, oltre al contributo che può dare il Consiglio comunale al Cal per la redazione delle osservazioni, mi sembra fondamentale il mandato politico di sorvegliare sull'andamento di questi lavori, perché poi indipendentemente da quella che sarà la gestione che noi auspichiamo, che sia sempre una gestione pubblica, però finché non sono pronte le infrastrutture, il trasporto pubblico in questa città non può avere logica di realtà.

### **PADOVANI – PRESIDENTE**

Le risposte dell'Assessore che ci darà alcune informazioni anche sulla tempistica, qualora noi volessimo organizzare una iniziativa di Consiglio, bisogna allinearci con i tempi della riunione al Cal credo.

### **DAGNINO – ASSESSORE**

La riunione del Cal è convocata per lunedì prossimo 27, abbiamo già fatto la riunione dell'Anci e, Consigliere Grillo, sono qua anche per ascoltare in questo percorso dei pareri. Teniamo conto che il parere del Cal non è vincolante; nella precedente legge il nostro parere è stato chiarissimo, ma il percorso è andato avanti indipendentemente da quello che si era indicato.

Partirei dall'intervento del Consigliere Putti, che esprime preoccupazione e non vede la risoluzione dei problemi. Io devo dire che ho vissuto quotidianamente queste cose, vedo perlomeno un percorso in questo momento, che ha un tempo cronologico abbastanza prevedibile, mentre nella situazione precedente io faticavo a vedere il percorso. Ho anche seguito costantemente tutti i tavoli di analisi di tutte le variabili del trasporto pubblico in Liguria, questi studi analitici in preparazione poi del bando di gara e le assicuro che mi sentivo proprio in un mare aperto. Oggi c'è un percorso con un obiettivo che speriamo sia il termine della fine della proroga (dicembre 2017), ma che comunque se iniziamo adesso, si procede. Anche perché la gara dobbiamo farla, perché le leggi ce lo impongono, parlo di gara del servizio ovviamente, perciò il ragionamento che faceva il Consigliere De Pietro di lasciare le aziende libere di organizzarsi, in questo momento non è il tema: bisogna fare per legge la gara del servizio e bisogna dare un quadro certo. Perciò in questo momento vedo più chiara la situazione, anche perché – l'altro tema che lei ha toccato – questa confusione tra la funzione regionale, la Città metropolitana: il testo chiarisce molto anche questo, nel senso

che la programmazione generale è in capo alla Regione come è sempre stato, come è dalla legge n. 422 del 1997, la programmazione del sistema tariffario regionale, perché deve essere ovviamente regionale quando ci si arriverà, la programmazione degli investimenti, il monitoraggio ed il controllo. Alla Città metropolitana la gestione del percorso di gara e la gestione del contratto, che penso – e arrivo all'altro tema che lei ha toccato del trasporto nei territori della provincia – sarà un unico lotto di gara per quanto ci riguarda. La legge Madia prevede anche la possibilità di agire su più lotti in un bacino, però io credo che, dal punto di vista proprio trasportistico, in questo caso noi abbiamo vissuto quando erano due bacini diversi, in questo caso credo che la scelta più ottimale e più equilibrata sia l'unico lotto. Perciò lotto unico sul nostro territorio, proprio perché troppo grandi i bacini portano diseconomie; troppo grandi non è detto che ci siano i risparmi, perché poi il risparmio è un'attività il trasporto pubblico territoriale che ha bisogno della rimessa nel territorio, della manutenzione sul territorio, perciò economie di scala se ne fanno poche, però certamente non possiamo neanche ragionare su lotti troppo piccoli, ci vuole un equilibrio. Io credo che l'equilibrio, per quanto ci riguarda, sia l'unico lotto sulla città metropolitana, anche perché si possono fare più agevolmente quelle integrazioni che sono poche, non crediamo che anche da lì possono arrivare i miracoli, perché anche quello l'ho approfondito molto, però qualcosina si può correggere. Però penso che sia l'unico lotto di gara.

Lei ha toccato anche il problema dell'agenzia. Il Cal non aveva dato parere negativo sull'agenzia, aveva dato un parere articolato e critico sul bacino unico, ma come dicevo prima, devo dire che ci abbiamo creduto tutti nell'agenzia. Non solo è stata una scelta, ma ci credevamo, perché sentivamo tutti il bisogno di una maggiore programmazione, poi andando nel bacino unico a maggior ragione.

Le motivazioni della fine dell'agenzia, sono quelle che ho detto: all'agenzia non sono state date basi concrete, gambe concrete, ma a partire dalla Giunta precedente. Siamo arrivati molto sotto le elezioni, c'era una situazione di un certo tipo. Io ho fatto mettere a verbale più volte che ci vuole il direttore perciò, Consigliere De Pietro, è il contrario del ragionamento che faceva lei: non solo l'agenzia non è stata un poltronificio, perché i membri del Cda erano a costo zero, sono a costo zero, ma con questa idea che non dovevamo fare una struttura che avesse un costo, in realtà abbiamo reso monco uno strumento che poteva avere delle possibilità.

L'agenzia non si è mai occupata dell'acquisto dei mezzi, Consigliere Putti, è un altro filone quello che, se vuole, possiamo riparlarne. Si è però occupata di questa gestione finanziaria del fondo di incentivazione per l'esodo, e non è riuscito a portarla a casa proprio per la debolezza del soggetto. Sono queste le motivazioni. Perciò, e vengo alla domanda di De Pietro, il costo dell'agenzia è stato sostanzialmente per il Comune di Genova la quota di partecipazione, che erano mi pare 100 mila euro, che forse adesso ci riprenderemo: costi non ne ha avuti in questi anni. Quelle consulenze sono state le consulenze degli avvocati per questo tema complesso di questo problema del fondino, dell'incentivo all'esodo. Perciò non è costata nulla. Però io farei il discorso contrario: non gli abbiamo dato gambe con un costo, perché non puoi evidentemente fare una struttura senza costi, perciò ha avuto questo ruolo.

Consigliera Nicoletta, sul ragionamento dell'Iva che mi ha chiesto anche il Consigliere Bruno, anche questo è stato uno dei tanti miti che ci siamo fatti, nel senso che in linea teorica c'era questa possibilità che l'ente pubblico non ha, ma il soggetto deve fare attività commerciale: se il soggetto, come un consorzio, fa attività commerciale, va in compensazione di Iva, perciò va dopo tanti anni in compensazione di Iva, ma deve avere anche delle entrate e uscite, deve fare attività commerciale. Perciò il parere dell'Agenzia delle entrate era stato chiaro. Si sono un po' creati questi miti, queste cose che avrebbero avuto teoricamente delle possibilità, però poi nel concreto.

Sulle infrastrutture è chiaro che il Comune di Genova può proseguire i suoi progetti di investimento, Genova è proprietaria della metropolitana, non è che va a gara; va a gara il servizio e poi ci sarà ovviamente l'affitto che, chi vincerà la gara, pagherà sulla metropolitana. Perciò anche rispetto a progetti ulteriori c'è tutta la possibilità, ovviamente in coordinamento con la Regione, perché è chiaro che una progettazione del genere la deve fare coordinata con la Regione, anche perché reperire risorse ingenti, è chiaro che devi mettere in campo tutti i mezzi che hai, però il Comune di Genova nella sua forza anche di popolazione può davvero fare come ha fatto in questi anni, perché ha finito la metropolitana in autonomia, ha acquistato dei treni in autonomia, ha costruito due nuovi ascensori. Perciò, il percorso di un programma di interventi infrastrutturali c'è e continua. Poi, è evidente che se crei una infrastruttura nuova, ti devi porre subito il problema di chi la gestirà, perché è chiaro che devi affrontarlo. Perciò devi affrontare il problema dell'investimento, ma anche quello della gestione.

Sul ragionamento di Farello, volevo solo fare una considerazione sul tema dei finanziamenti e sull'impegno o il non impegno che avrebbe la Regione. È chiaro che per la gara l'atto dell'impegno è l'accordo di programma, che è alla base della gara, e questo ragionamento che il Consigliere faceva sui nove anni, sei più tre, un percorso lungo vale per tutti gli enti, vale ovviamente anche per noi. L'atto, secondo me, è l'accordo di programma. A base di ogni gara c'è un corrispettivo che viene messo a gara; c'è un ulteriore risolto che è quello dei flussi di questi finanziamenti che è un ulteriore problema, e questo io credo che a livello di Cal scriveremo qualche cosa. Nel senso che il flusso del finanziamento a volte si interrompe, ma si interrompe perché si interrompe dallo Stato centrale, perché le risorse Stato centrale-Regioni-Autorità di bacino-aziende. Il problema dei flussi si comincia a porre anche per il Comune di Genova, perché mentre storicamente AMT non ha mai avuto problematiche di questo tipo, perché poi ha delle entrate notevoli della tariffazione, adesso c'è una nuova norma sull'Iva che non ve la so spiegare, ma comunque cominciamo ad avere dei problemi, perciò il monitorare questo flusso Stato-Regione-Autorità di bacino-aziende è importante a maggior ragione se hai fatto una gara, perciò avere un soggetto terzo a quel punto. Abbiamo già posto il problema all'Assessore Berrino, perché qualcosa bisognerà scrivere, anche se la sede anche forse più appropriata di questa tematica è l'accordo di programma, che poi è l'accordo di tutti gli enti firmato, che dicono io per nove anni metto tot ed è la base della gara.

Su tutta la questione invece del nodo ferroviario, la Regione Liguria cambia colore, ma non cambia posizione rispetto a questo tema. Ha sempre tenuto separata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria non solo nei momenti in cui si ragionava per bacini provinciali, ma anche quando si è andati verso un bacino regionale, dove perciò sarebbe stata naturale un'integrazione. Teniamo conto che, nonostante le nostre richieste, non è stato neanche trasferito la gestione del contratto di servizio con «Trenitalia» all'agenzia, che sarebbe stata la prima cosa: crei un soggetto che ti deve gestire il trasporto, trasferisci tutti i contratti. Questo è sempre stato lontano. Non so se avremo i tempi tecnici per fare un atto, il 27 certamente in sede di Cal io farò mettere a verbale questo tema che avete evidenziato e anche gli incentivi all'integrazione, queste tematiche.

#### **PADOVANI – PRESIDENTE**

Se vogliamo costruire come mi sembra di aver capito dall'intervento sia del Consigliere Farello, ma è stato ripreso anche dal Consigliere Chessa e poi, se non ho capito male, anche dal Consigliere Putti, se noi vogliamo costruire un documento comune del Consiglio, della Commissione tenendo conto che i tempi tecnici sono stretti, perché lunedì mattina c'è la riunione al Cal, dovremmo provvedere adesso a trovare il modo per proporlo.

#### **FARELLO – PD**

Il Cal c'è lunedì, mi sembra che dalle dichiarazioni dell'Assessore le indicazioni sono state recepite da un punto di vista politico, io credo che il percorso a questo punto che mi sento di proporre anche ai colleghi è questo: lunedì c'è il Cal, immediatamente dopo l'Assessore può venire da noi a dirci qual è stata la discussione al Cal anche rispetto al modo in cui si pronuncerà la Regione e gli altri soggetti deputati a farlo. Prima dell'approvazione della legge, io credo che il Consiglio, nelle forme che riterrà più opportune, possa approvare un documento che il Comune trasmette ai Consiglieri regionali, che possono emendare la legge esattamente come succede con le nostre delibere, recependo eventualmente le posizioni del Comune di Genova. E se i Consiglieri regionali, di qualunque parte politica, saranno sensibili, avranno un mandato del Consiglio. Possiamo fare anche una mozione, evitando di passare dalle delibere che hanno dei tempi complessi, però se una mozione è condivisa, è comunque un atto del Consiglio e può essere trasmessa a chi poi approva materialmente la legge.

#### **PADOVANI – PRESIDENTE**

Mi sembra una buona soluzione.

**GRILLO - PDL**

Il documento di cui si tratta è opportuno però che sia sottoposto quantomeno all'esame della Commissione consiliare, abbiamo anche dei vuoti questo mese. Il 30 siamo liberi. Per dare più forza, voglio dire. È giusto il testo poterlo esaminare e consentire ai colleghi di produrre...

**PADOVANI - PRESIDENTE**

Quindi possiamo aggiornare la Commissione dopo la riunione al Cal così l'Assessore ci spiega cosa è successo in quella riunione e noi in quella sede decideremo le iniziative successive, compresa un'eventuale mozione.

Per il momento, la Commissione è chiusa.

**ESITO**

Aggiornamento relativo alla Legge Regionale sul Trasporto Pubblico Locale.	RINVIO ALTRA SEDUTA
--	---------------------

Alle ore 11.10 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario  
(Eliana De Vanna)

Il Presidente  
(Lucio Valerio Padovani)