



Comune di Genova

COMMISSIONE V- TERRITORIO COMMISSIONE VI – SVILUPPO ECONOMICO

Seduta pubblica del 21 luglio 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 ISP S.r.l.

Alle ore 14:35 sono presenti i Commissari:

4	Anzalone Stefano
5	Balleari Stefano
6	Baroni Mario
12	Boccaccio Andrea
13	Bruno Antonio Carmelo
14	Campora Matteo
15	Caratozzolo Salvatore
7	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
16	Grillo Guido
17	Muscarà Mauro
18	Musso Vittoria Emilia
19	Padovani Lucio Valerio
10	Pastorino Gian Piero
3	Putti Paolo
9	Repetto Paolo Pietro
1	Vassallo Giovanni
8	Veardo Paolo
11	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Chessa Leonardo
2	De Benedictis Francesco
3	Malatesta Gianpaolo
4	Mazzei Salvatore
5	Musso Enrico
6	Nicolella Clizia
7	Pandolfo Alberto

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott. Giovanni Berrino (Assessore Regionale alle Politiche dell'Occupazione, Trasporti, Turismo e Personale), Dott.ssa Carla Pedrazzi (S.O.I.), Dott. Mauro Tallero (S.O.I.), Sig. William Belfiore (Esperto Lista Musso);

Il Presidente constatata l'esistenza del numero legale pone in discussione il seguente argomento:

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

PADOVANI - PRESIDENTE

Buongiorno a tutti. Cominciamo con l'appello.

PADOVANI - PRESIDENTE

Sono oggi convocate in seduta congiunta le Commissioni V e VI per gli aggiornamenti relativi alla Legge Regionale sul Trasporto Pubblico Locale. È stato invitato e ci ha assicurato della sua presenza l'assessore Giovanni Berrino che però in questo momento non è ancora arrivato, quindi io proporrei una pausa. Prego, Putti.

PUTTI - M5S

Mi scusi, Presidente, abbiamo visto che è stato aggiunto all'ordine del giorno di domani mattina un argomento non da poco "Iren Amiu" quindi volevamo un attimo confrontarci con gli altri colleghi perché oggettivamente ...

PADOVANI - PRESIDENTE

Adesso mi faccio dare l'integrazione così vediamo di capire, però a questo punto ne parleremo domani dell'argomento, credo. Ora non ci sono le persone, non so di cosa stiamo parlando, se è domani ne parliamo domani. Se non ci sono le persone, io non saprei da che parte cominciare sull'argomento ed abbiamo un altro ordine del giorno.

Sono Commissioni diverse da questa, tra parentesi.

Per delucidazioni su quanto richiesto dai colleghi do la parola al Presidente Pandolfo che è al corrente della situazione. Prego, Pandolfo.

PANDOLFO - PD

Grazie, Presidente. So che mentre c'era questo frangente di attesa è arrivata la notizia dell'integrazione che abbiamo fatto alla Commissione di domattina per mettere al primo punto all'ordine del giorno la delibera che è passata poc'anzi in Giunta che ha come oggetto, se non sbaglio, "L'autorizzazione alla costituzione di pegno sulle azioni Iren di proprietà della società FSU Srl ed al rilascio della lettera di patronage", quindi questo è l'oggetto della delibera che domattina sarà al primo punto all'ordine del giorno.

Ma solo per dare comunicazione sull'ordine dei lavori, così abbiamo ritenuto insieme agli altri colleghi delle Commissioni congiunte che sono convocate, quindi col Presidente Padovani ed con la Presidente Lodi di proseguire con i lavori che erano previsti e che abbiamo già rinviato sul tema della Fulgis.

PADOVANI – PRESIDENTE

Grazie, consigliere Pandolfo. A questo punto continuerei con il programma in oggetto dando la parola a Campora. Prego.

CAMPORA - PDL

Senza voler rubare troppo tempo, visto che è arrivato l'Assessore.

Volevo sapere se il consigliere Pandolfo, visto che è informato, fosse a conoscenza dell'oggetto degli argomenti posti all'ordine del giorno del prossimo Consiglio Comunale, nel senso che nel prossimo Consiglio Comunale sarebbe prevista anche questa pratica quindi?

Lo dico almeno sappiamo come regolarci e comportarci.

PADOVANI – PRESIDENTE

Prego, Pandolfo, risponda.

PANDOLFO - PD

Sì, stante la decisione della Conferenza dei Capigruppo di prevedere ancora un Consiglio Comunale per il 26 di luglio, che mi sembra essere martedì ed anche il 28, ma non è ancora formalizzata, per fare in modo che la delibera fosse subito esaminata e ci fosse il tempo di qualche giorno in più rispetto al lunedì in Commissione per martedì in Consiglio, abbiamo deciso, ho deciso insieme agli altri Presidenti di fare questa integrazione dell'ordine del giorno di domani mattina per consentire di avere un po' di tempo in più.

In realtà mi ero preoccupato di capire se Fulgis era anticipabile a mercoledì pomeriggio, quindi ad ieri pomeriggio per consentire un dibattito più ampio, quindi di sapienti sono piene le Commissioni è pieno il mondo, le valutazioni sono state fatte tutte, come sempre vengono fatte, per consentire ai Consiglieri di avere il massimo tempo a disposizione.

Confermo che domattina avremo questa delibera al primo punto.

Al secondo punto avremo Fulgis e spero che i colleghi vorranno trattare entrambi nei tempi che prevederemo tutti insieme.

MUSCARÀ – M5S

Grazie, Presidente. A proposito di educazione, educazione che in questo caso viene a mancare dalla Giunta verso i Consiglieri, perché la Giunta...

PADOVANI – PRESIDENTE

L'Educazione sta anche nel linguaggio, perché c'è un linguaggio da tenere in aula. Non si offendono i colleghi, sono due cose diverse.

MUSCARÀ – M5S

No, no, Presidente, per piacere, mi lasci parlare non le ho chiesto niente. Mi lasci finire.

PADOVANI – PRESIDENTE

La lascio parlare, però voglio esprimere un mio pensiero.

MUSCARÀ – M5S

C'è un'educazione anche comportamentale, la Giunta in questo caso è stata altamente maleducata, perché la delibera di Giunta oggi sicuramente loro sapevano che l'avrebbero portata e non è ancora presente in atti Consiglio, quindi la prego di sospendere questa Commissione. Io voglio i documenti adesso, perché voglio valutare la delibera.

Voi non potete fare questo. Non potete alle tre meno un quarto di pomeriggio cambiare le carte in tavola. Assolutamente.

La prego di sospendere la Commissione ed esigo che mi vengano portati i documenti. Siamo stufi di essere presi in giro.

PADOVANI – PRESIDENTE

Sulla richiesta di documentazione, che mi sembra ... aspetti ... ho capito, c'è un problema di linguaggio e quindi non bisogna offendere i colleghi. Primo.

Secondo, invece, ci sono alcune richieste legittime. Io mi faccio portavoce della sua richiesta e la Segreteria le fornirà documentazione.

Quanto a sospendere la Commissione, abbiamo qui dopo mesi l'assessore Berrino, quindi io ho intenzione di continuare la Commissione in oggetto, perché sono due cose diverse, sennò non facciamo né l'una né l'altra.

DE PIETRO – M5S

Grazie, Presidente. Io mi devo associare su quanto già detto dal consigliere Muscarà, cioè che esiste un'educazione, come lei dice, tra Consiglieri sul modo di parlare ed esiste anche una maleducazione istituzionale che molte volte in questi quattro anni abbiamo visto.

Volevo ricordare al consigliere Pandolfo che esiste il venerdì pomeriggio, il sabato ed anche la domenica per parlare del futuro dell'azienda Amiu.

Quindi dire ... tra l'altro domani mattina, mi sembra abbastanza evidente che mettendo la proposta di Amiu prima della Fulgis, la Fulgis aspetterà e poi non saranno ascoltati o avranno un tempo assolutamente insufficiente. Quindi credo che sia stato un autogol della maggioranza aver organizzato in questo modo assolutamente illogico la giornata di domani mattina e chiedo una correzione. Grazie.

PUTTI – M5S

Mi scusi, Presidente, lascio poi il consigliere Grillo perché è giusto che possa dire qualunque cosa voglia dirci.

Ovviamente ora andiamo avanti con i lavori, abbiamo un ospite ed è giusto che in qualche modo lo ascoltiamo, lo audiamo, i temi di oggi sono assolutamente importanti. Volevo solo richiamare l'attenzione di un rispetto del lavoro degli altri generali, nel senso che devo dire che non abbiamo né ricevuto rispetto nel momento in cui questa pratica ci è arrivata al novantanovesimo, né nel momento in cui si è replicato al fatto che ci è arrivata al novantanovesimo, perché noi ad esempio, ad oggi, non sappiamo ancora se c'è un Consiglio giovedì, perché nessuno ce l'ha detto, non si è

deciso in Conferenza capigruppo, nessuno ci comunica niente e noi fino a domani mattina non sappiamo né le Commissioni della prossima settimana, né i giorni di altro genere riservati e quindi anche rispetto a questa pratica pensare che i Consiglieri debbano alle tre meno venti mettersi lì e studiare una pratica comunque di una certa rilevanza per l'impatto che ha sulle risorse della comunità, ci sembra oggettivamente non accoglibile.

Volevo sottolineare questo con forza richiamando, come lei giustamente ha sottolineato ad ascoltare gli ospiti ed a andare avanti con i lavori come è giusto che sia.

PADOVANI - PRESIDENTE

Grillo.

GRILLO - PDL

Ma io credo che l'informativa sull'Iren Amiu sia un atto dovuto al Consiglio Comunale. Io stesso avevo proposto a suo tempo che le linee di indirizzo su cui intende muoversi la Giunta ovviamente fosse necessario ed opportuno preventivamente portarle in Consiglio. Questo è apprezzabile.

Quello che invece non è condivisibile che questo argomento sia trattato nella seduta di domani, quando a quest'ora non abbiamo ancora il testo della delibera. Allora, per concludere, considerato che giovedì 28 è stato comunicato che giovedì 28 ci sarà un Consiglio, io propongo che questa pratica che ci perverrà mi auguro oggi, sia trattata lunedì mattina, così abbiamo il tempo tra oggi, domani, sabato e domenica, di leggerla con calma. Non è possibile avere il testo questa sera, nel caso ci arrivi e discuterla già domani.

Quindi un Consiglio giovedì e nella Commissione questo argomento iscriverlo a lunedì mattina. È una proposta che credo vada messa ai voti.

PADOVANI - PRESIDENTE

Bisogna vedere se c'è disponibilità di calendario. L'oggetto non mi sembra ... è un altro oggetto, non stiamo parlando individualmente Iren e Amiu che segue un'altra procedura, stiamo parlando di RSU e della rinegoziazione del debito.

Pandolfo, prego.

PANDOLFO - PD

Ho letto il titolo apposta della delibera di modo che si comprendesse quale fossero gli oggetti della Commissione di domani mattina.

Naturalmente, come sempre accade, non c'è mai stata la preclusione in sede di Commissione e quando nasce il dibattito, a rinviare la discussione ad altra seduta. Io non sono la Conferenza dei capigruppo, io non sono la Conferenza dei Presidenti di Commissione.

Stai zitto! Adesso stai zitto te!

Non sono la Conferenza dei Presidenti, non sono la Conferenza dei Capigruppo, c'è una delibera che esce dalla Giunta, la metto alla discussione della Commissione, la Commissione domani deciderà se deliberarla o non deliberarla. Legittimamente potrà non deliberarla, non verrà iscritta al Consiglio Comunale, si andrà più avanti e domani ci sarà la semplice illustrazione e poi la trattazione potrà ricadere più avanti.

Ma senza alcuna preclusione che io non ho affatto né sottoscritto, né pronunciato in quest'aula adesso. Grazie.

PADOVANI – PRESIDENTE

Aggiungo che domani c'è un'anticipazione dell'esposizione dell'oggetto, ma nulla ci vieta eventualmente di fare una Commissione successiva. Grazie, molto gentile, come sempre. Grazie, Vassallo, per il controcanto, sono contento del suo controcanto. Questo mi rassicura e mi riempie di gioia... cui do la parola.

GIOIA – UDC

Grazie, Presidente. Visto che lei è uno dei tre firmatari, Presidente, adesso sto vedendo la procedura l'urgenza, chiedo a lei e chiedo all'altro Presidente firmatario, quale è la procedura d'urgenza, quale è la motivazione d'urgenza per cui avete aggiunto all'improvviso questo nuovo punto all'ordine del giorno che è l'autorizzazione al costituzione di cui state parlando, perché se non c'è la procedura d'urgenza, cioè non c'è un motivo per cui c'è stata questa urgenza, allora vuol dire che facevate una cosa diversa, invece voi avete utilizzato un artificio per farla discutere domani, potendo poi traslarla, come ha detto il consigliere Pandolfo, ad altra data.

Visto che non siamo qui per essere presi in giro, vorrei capire, visto che l'avete sottoscritto in tre, quale è la procedura d'urgenza per cui oggi avete inserito quella che è l'integrazione alla Commissione di domani.

PADOVANI – PRESIDENTE

Musso.

MUSSO V. E. – LISTA MUSSO

Presidente, io volevo ampliare un attimo la cosa lamentandomi del fatto che come tutti gli anni, ma quest'anno non abbiamo neanche la scusa del bilancio a fine luglio, ci concentriamo a fine luglio, per non dire ad inizio agosto, tutte le delibere dopo che per tre mesi, e mi siete testimoni tutti, i Consigli si sono svolti con interpellanze e forse qualche mozione.

Io lamento questo modo di lavorare sempre tardivo. Arrivare a luglio, fine luglio, forse agosto, e noi sempre disponibili da un giorno all'altro, manco più da una settimana all'altra, voglio dire un attimo di rispetto anche per il lavoro.

PADOVANI – PRESIDENTE

De Pietro.

DE PIETRO – M5S

Volevo solo anticipare una domanda per dare tempo al Presidente di rispondermi domani.

Come devo considerare le correzioni e le cancellazioni e le zone gialle, le “e” e “o” su tutto il casino che c'è all'interno del testo di questa delibera.

Mi risponde domani. Grazie.

PADOVANI – PRESIDENTE

Per le risposte per domani ci pensiamo domani.

Per la risposta al consigliere Gioia chiedo al Presidente Pandolfo, che è così efficace nell'esposizione, di illustrarci il motivo dell'urgenza. Prego.

PANDOLFO – PD

Io non ho visto il testo, lo ammetto, non ho visto il testo.

Mi è stato riferito dall'assessore Miceli dell'importanza di una delibera che riguarda un'erogazione nei confronti del Comune di Genova di una certa sostanza che ritenevo essere all'attenzione... sì, un dividendo nei confronti del Comune di una certa importanza.

Pertanto ho ritenuto, insieme ai colleghi che sono cofirmatari in particolare l'integrazione del Presidente Padovani fa parte dell'oggetto di quel punto, mentre e la consigliera Lodi riguarda Fulgis, proprio per porre già all'attenzione dei Consiglieri la delibera.

Colgo l'occasione per condividere quello che la consigliera Musso, la collega Musso ha espresso che è un'esigenza già nella Conferenza dei Presidenti della settimana scorsa ed il coordinatore che essa ne può dare prova rispetto al fatto che non avendo il quadro delle delibere urgenti e sapendo di una chiusura imminente dei lavori del Consiglio prevista perlomeno per la prima settimana di agosto, le difficoltà aumentano. Pertanto la procedura d'urgenza è dettata sia dall'entità politica annunciata della delibera, che dal fatto che sarà previsto prossimamente lo stop dei lavori.

GIOIA – UDC

Sottintendere a quella che è una procedura d'urgenza un problema tecnico, nel senso che dobbiamo approvarlo entro il 31 luglio oltre andiamo fuori termine, ma se c'è una motivazione politica non c'è una procedura d'urgenza, quindi avete sottoscritto una cosa senza sapere neanche che cos'avete fatto.

PADOVANI – PRESIDENTE

Pandolfo. Però diciamo a questo punto chiariamo e poi continuiamo, perché non se ne può ho capito, ci sarà un problema tecnico, perché c'è un problema di tempi per approvare la delibera, è normale, stiamo parlando di rinegoziazione di un debito, ci saranno dei vincoli di tempo. Il buon senso direbbe quello.

PANDOLFO – PD

Io ho detto che non ho letto il testo, pertanto non posso..... allora mi riserverò di leggere ogni testo di delibera prima di convocare una Commissione ed i tempi non me li detterà, a quel punto, la Conferenza dei Capi-gruppo.

PADOVANI – PRESIDENTE

Consigliere Nicoletta, sempre per mozione d'ordine?

NICOLELLA – LISTA DORIA

No, Presidente. Ringraziando i Consiglieri per il contributo all'organizzazione dei lavori, faccio presente che abbiamo oggi un ospite invocato ad intervalli regolari da anni, per cui io magari la sua

figura, non la sua personale, ma la figura istituzionale dell'Assessore ai trasporti, vista la rilevanza del suo operato sulla mobilità anche cittadina, è stata evocata più volte.

Per cui io invito a procrastinare un momento la discussione sulla Commissione di domani ed approfittare della prestigiosa presenza per sentire che cosa ha da dire l'Assessore. Grazie.

PADOVANI – PRESIDENTE

Grazie, Consigliera. A questo punto ricominciamo con l'ordine dei lavori e quindi do la parola al dottor Berrino.

BERRINO – ASSESSORE REGIONE LIGURIA

Grazie, buongiorno. Grazie per l'invito che arriva in un momento particolare per quanto riguarda il trasporto pubblico locale in quanto sarà in votazione la prossima settimana in Regione la modifica della legge 33 del TPL che ha avuto questa mattina in Commissione parere favorevole, così come emendata con alcuni emendamenti che anche a voi spiegherò nel corso della mia relazione.

Non so, e questo lo chiedo a voi per non farvi perdere tempo, se è il caso di ripercorrere le tappe che ci hanno fatto arrivare ad oggi, non lo so ditemi voi.

Arrivo allora a quando l'evocazione vostra mi ha iniziato a coinvolgere, quindi dall'8 luglio dello scorso anno, quando sono stato nominato Assessore ai trasporti dal Presidente Toti. Era in vigore a pieno titolo la legge 33 del novembre 2013 ed era partita proprio in quei giorni, antecedentemente alla mia nomina, la pre gara o la pre qualifica sul bacino unico e sul lotto unico che avrebbe determinato le società che avrebbero dovuto partecipare poi alla gara.

La gara, la pre gara, è stata impugnata sia dall'autorità per la concorrenza, sia dalle aziende a totale capitale pubblico che all'epoca stanno tuttora esercitando il servizio di trasporto pubblico locale. I due procedimenti davanti al TAR di Genova sono stati riuniti ed all'udienza dell'8 gennaio il TAR ha rilevato alcuni profili di illegittimità costituzionale per quanto riguarda sia la previsione del bacino unico, sia la determinazione del lotto unico di gara, contenuto in gara e per questo il giudizio è stato spostato alla Corte Costituzionale.

Premetto che la Regione, dal primo momento, si è costituita davanti al TAR in ambedue i procedimenti, come ho sempre ripetuto a tutti, con la convinzione che la legge 33 che prevedeva il bacino unico ed il lotto unico, fosse una legge corretta dal punto di vista legislativo, ma anche giusta nelle motivazioni, pur non avendola fatta la nostra maggioranza e non avendola fatta io, corretta e giusto perché aveva degli obiettivi di economicità che avrebbero potuto, a parità di risorse fornire, scusate il gioco di parole, risorse in più al trasporto pubblico locale per cui con tutte le motivazioni che sono pubbliche nelle nostre difese davanti al TAR, abbiamo sempre difeso la legge 33 nel suo complesso. Nelle more del giudizio al TAR, naturalmente abbiamo dovuto a dicembre 2015, con una legge regionale, modificare la 33, quindi prorogare il termine agli attuali gestori, spostando in avanti il termine al 31 dicembre 2017.

Successivamente al giudizio del TAR e quindi allo spostamento del giudizio davanti alla Corte Costituzionale, abbiamo inviato la modifica di legge che prorogava il termine al 2017 al Ministero dei trasporti, ci ha scritto due volte il Ministro per i rapporti con le Regioni, che attualmente è ricoperto dal Ministro Costa, il quale ha sollevato alcune criticità sulla proroga di legge, dicendo che siccome erano state già fatte in precedenza altre proroghe, la stessa proroga sarebbe stata non opposta dal Governo, a parte che fosse modificata la legge Regionale laddove vi erano elementi di costituzionalità sollevati dal TAR e fossero rimossi dalla legge, gli elementi che erano stati sollevati dalla GC, quindi dall'autorità per la concorrenza, laddove il bacino unico, il lotto unico non garantiva in fase di gara un'opportuna concorrenza tra le ditte le avrebbero potuto partecipare, perché il bacino unico, il lotto unico, secondo loro limita di molto le società che avrebbero potuto partecipare alla gara sul lotto unico.

Davanti a questa scelta ed alla lunghezza dei tempi, quindi con la prospettiva di non riuscire ad arrivare in nessun modo al 31 dicembre 2017 con l'espletamento della gara e dopo varia corrispondenza che è intercorsa con il Ministero ed alcuni contatti con la GCM ci siamo determinati a modificare la legge così come richiesto e tra l'altro anche così come motivato dal TAR nella sua ordinanza con cui mandava alla Corte Costituzionale il giudizio ed abbiamo deciso di modificare la legge 33 eliminando il bacino unico ed istituendo quattro bacini che secondo il decreto Madia coincidono con i confini geografici delle tre Province, quindi Imperia, Savona, Spezia e Città Metropolitana di Genova, prevedendo che poi le Autorità, quindi le tre aree vaste e Città Metropolitana riscrivano il bando di gara ed mettano a gara il lotto all'interno del bacino di competenza. Naturalmente tutto questo ha anche un valore economico ed abbiamo riscontrato che per non sottrarre ulteriori somme ad un TPL che già boccheggia in termini di fondi che ricordo sono stati in prevalenza con i trasferimenti governativi a cui Regione Liguria somma una sua parte ed e ai contributi che i vari Comuni forniscono per i servizi ulteriori, rispetto ai servizi minimi essenziali ed alla fine conta quasi circa 118.000.000 di euro che sono una cifra non sufficiente a garantire la perfezione del sistema e quindi ci è sembrato impossibile sottrarre ulteriori risorse al TPL.

Pertanto abbiamo deciso di eliminare l'agenzia, la TPL che in questo momento con i quattro bacini e non avendo più la responsabilità di fare le gare, ci è sembrata inutile e di trasferire i fondi che erano previsti fino al 2% dei 118.000.000 alle tre aree vaste, alle Città metropolitane, di modo che abbiano le risorse economiche per le consulenze o quello che servirà per scrivere i bandi di gara per effettuare le gare e poi, una volta effettuare le gare e stabilito il vincitore, per continuare ad analizzare, a seguire, quello che sarà il TPL successivamente alla gara.

La legge, la proposta di modifica della 33, che ha avuto un parere favorevole sebbene condizionata dal CAL, il CAL ha sollecitato alcune modifiche alla legge stessa e gran parte, direi tranne una che era il fondo di garanzia a favore delle Province di Città metropolitana per evitare che gli scostamenti tra la spesa sostenuta dalle Province ed i trasferimenti dello Stato creassero uno stato di disagio economico alle Province ed a Città metropolitana, tranne questo il mio Assessorato ha deciso di far approvare dalla Giunta tutte le altre proposte di emendamento che erano state proposte dal CAL e che analizzando le principali sono un rimando agli accordi di programma con le aree vaste e con Città metropolitana per definire le tratte di viaggio in quei Comuni che attualmente usufruiscono di servizi fatti... ad esempio in provincia di Imperia Andora è ancora servita dall'RT pur essendo in provincia di Savona, come in velocità di La Spezia ci sono alcuni Comuni serviti da tratte fatte da TP.

È chiaro che nel sistema strettamente indicato dalla legge dei bacini coincidenti con i confini geografici delle ex Province questo non sarebbe possibile, ma abbiamo rimandato agli accordi di programma proprio la verifica puntuale di alcune di queste tratte, di modo da non stravolgere l'attuale sistema di trasporto, ma di renderlo comunque compatibile con la nuova normativa.

Così come è stata accettata da proposta del CAL di portare dall'1 al 2% la percentuale dei fondi del TPL che prima erano destinati al TPL, quindi all'agenzia, trasferirli integralmente al netto della rata del fondino, trasferirli integralmente alle tre ex Province ed a Città metropolitana, come ho detto prima, per lo studio e la scrittura del bando di gara e l'espletamento della stessa e la gestione successiva del TPL.

Sempre su proposta del CAL abbiamo accettato un emendamento che al fine di garantire a tutti i Comuni, a tutti i 252 Comuni della Regione Liguria, lo stesso numero di servizi attuali, ma di ottimizzarli eliminando quello che era un vincolo che ha procurato in questi anni l'obbligatorietà di effettuare alcune corse verso alcune borgate con pochissimi abitanti, ma soprattutto al di là del numero di abitanti, che non è quello l'importante, ma richiesta di trasporto pubblico zero, quindi con corriere, con autobus, che erano obbligati a viaggiare per una determinata destinazione con zero passeggeri. Abbiamo eliminato questo vincolo obbligatorio sostituendolo con la possibilità di inserire nell'accordo di programma anche metodi alternativi di viaggio, però questo a parità di chilometri svolti per ciascun Comune, quindi soprattutto i Comuni dell'interno avranno garantito, oltre ai servizi minimi essenziali, anche la possibilità di avere corse ulteriori, perché l'ulteriore trasporto dal Comune, dal centro del Comune alle varie frazioni potranno essere fatte con sistemi differenti ad esempio a chiamata quindi sfruttando la rimanenza chilometrica per i servizi per il Comune stesso.

Questo anche per rendere economicamente compatibile le quattro nuove gare d'appalto con quelli che sono i fondi destinati al TPL quindi per far comprendere anche ai singoli Comuni, soprattutto a quelli più piccoli, a quelli che non si sentono responsabili nel dover pagare la loro quota di TPL che purtroppo attualmente con le risorse che sono destinate al TPL in Italia, oltre al servizio minimo essenziale, non si può dare di più o quello che si dà di più dev'essere pro quota pagato da chi ne è il beneficiario. Anche questo emendamento chiesto dal CAL è stato approvato e quindi viene modificato l'articolo relativo togliendo l'obbligatorietà di servire le località e togliendo l'obbligatorietà dei 50 abitanti sottoponendolo ad un servizio sostitutivo o alla compatibilità economica con il sistema globale.

È anche stato, sempre più richiesta del CAL, accettato l'emendamento per cui quando saranno effettuate le gare e le stesse saranno affidate ci sarà il transito degli autobus e di tutte quelle strutture che sono state acquistate o realizzate non solo con fondi regionali, ma anche con ogni altro tipo di fondo pubblico. Questo per evitare che un patrimonio acquistato con i soldi dei contribuenti o comunque con contributi pubblici, non transiti e non debba essere acquisito dalle società che vinceranno le quattro gare d'appalto.

Non richiesto dal CAL è stato altresì approvato questa mattina, su mia proposta, un emendamento che prevede l'istituzione di una Commissione di controllo e di consulta che poi la Giunta Regionale istituirà in quanto non era possibile mettere in legge come verrà formata, ma sarà una Commissione di controllo formata dalle sigle sindacali che hanno stipulato, che hanno sottoscritto il contratto collettivo nazionale di lavoro a livello nazionale che avrà il compito di verificare che dalla clausola sociale a tutte le altre rivendicazioni che sono state portate avanti dagli anni dai Sindacati, trovino puntuale accoglimento nella redazione dei capitolati di gara.

Martedì pomeriggio con il dirigente dei trasporti siamo andati a Torino all'autorità dei trasporti, all'autorità per la regolamentazione dei trasporti, all'ART, a presentargli le modifiche di legge, anche perché non volevamo correre il rischio che poi successivamente, come la legge 33, una volta approvata poi fosse occasione di discussione e di ricorsi e l'ART ha giudicato buono l'impianto delle modifiche ritenendo che le stesse modifiche di legge siano profondamente rispondenti alla delibera 49 dell'ART stessa che regola il trasporto pubblico ed anche al decreto Madia già in vigore, ma i decreti Madia che riguardano il trasporto pubblico che stanno per essere licenziati dal Parlamento.

A questo proposito ci ha proposto di fare ulteriori tre emendamenti più lessicali che altro, ma per avvicinare ancora di più la modifica di legge a quello che è il contenuto della normativa e quindi sostituendo la dizione "bacino di traffico" con la dizione "bacino di mobilità" di appaiare alla dizione "costi standard" anche la dizione "o costi efficienti" e di aggiungere alla parola affidamento, per quanto riguarda le gare, che deve garantire il raggiungimento di obiettivi di efficienza durante tutto il periodo. Durante la discussione della legge, che è durata da maggio a giugno e nell'attuale mese di luglio, anche il Ministro Delrio si è espresso in modo generale, non naturalmente sulla modifica di legge della Liguria, ci mancherebbe altro, ma si è espresso in generale sui quattro nuovi pilastri che dovranno regolare il trasporto pubblico in Italia e ha fatto riferimento naturalmente alla necessità di bacini di affidamento sempre più piccoli alla razionalizzazione dei costi ed a una rapportazione puntuale tra il costo di esercizio ed il ricavo dalla bigliettazione.

Io penso che una delle ragioni della fretta che ci ha portato a voler approvare questa legge entro la fine di luglio di quest'anno sia dovuta anche al tentativo di prevedere l'ultimo decreto Madia laddove c'è il rischio che disponga un rapporto molto stretto tra ricavi e costi che modificherebbe di molto l'impianto economico di tutto il TPL in Regione Liguria.

PADOVANI – PRESIDENTE

Grazie, Assessore. A questo punto cominciamo il dibattito. Grillo, prego.

GRILLO – PDL

Ringrazio l'Assessore per le informazioni e pongo soltanto tre domande in questa fase.

La prima. La nuova legge, assoggettata da ampia consultazione del CAL e di altri soggetti, volevo chiedere se sulla nuova legge regionale sono state audite le organizzazioni sindacali, se vi è

stata anche la concertazione con le organizzazioni sindacali, ovviamente quelle che rappresentano i lavoratori delle aziende.

La seconda questione. Se nella legge regionale c'è già uno scenario che prefiguri regole per quanto riguarda l'integrazione del pubblico trasporto con le ferrovie, considerato che siamo al mese di luglio ed incombe poi, per quanto riguarda l'integrazione con le ferrovie dello Stato e le tariffe, incombe già al 2017 nell'incognita che poi le gare nei quattro bacini si possono ovviamente attivare e concludere entro quest'anno.

La terza questione se vi è già una previsione per quanto riguarda le tariffe invece del pubblico trasporto nei quattro bacini di cui si è parlato.

Io credo che queste siano questioni che se approfondite, se trattate, sarebbe bene su questo avere un'informazione.

PADOVANI – PRESIDENTE

Nicolella.

NICOLELLA – LISTA DORIA

Grazie, Presidente. Ringrazio l'Assessore per l'illustrazione. Anch'io volevo fare alcune domande.

La prima riguardo l'affidamento dei servizi nei quattro bacini. Immagino che sia un affidamento per il ferro e per la gomma non ad un gestore unico, a questo punto, se scompare il bacino unico in riferimento al gestore il requisito dev'essere il gestore che concorre alla gara deve avere gestione del ferro, quindi le linee ferroviarie della gomma oppure la gestione rimane separata? Se rimane separata la seconda preoccupazione è: già riguardo quattro bacini e per l'integrazione di servizio la preoccupazione è già discreta, perché se la gestione che prima vedeva la regia della Regione, deve avere La regia di quattro enti differenti, io temo che la qualità del servizio in termini di continuità ne risentirà nel senso che siamo passati nel giro di una decina di anni dalle linee interregionali, adesso abbiamo quattro bacini – mi riferisco alle linee ferroviarie – per le ferrovie sarà ulteriormente difficile integrare il servizio in queste tratte.

Oppure, se la Regione mantiene la regia sul servizio ferroviario, quindi il servizio su ferro, volevo sapere con quale modalità si gestisce l'affidamento. In sostanza la domanda è: è un bando di affidamento per il ferro, per la gomma...

Poi, la seconda domanda riguarda una cosa che probabilmente non ho capito bene, cioè nel bando di gara i mezzi circolanti rimangono di proprietà degli enti pubblici. Siccome forse non ho capito bene, siccome è un patrimonio purtroppo... almeno nel caso del patrimonio di AMT piuttosto vetusto che ha costi di manutenzione cospicui volevo sapere se viene mantenuto in proprietà dell'ente pubblico, quindi del Comune, il materiale circolante e la stessa domanda riguardo il patrimonio immobiliare. Grazie.

PADOVANI – LISTA DORIA

Se non ci sono altre domande, io ne aggiungerei una, se i colleghi me lo permettono da qui.

Nell'esposizione dell'Assessore si fa riferimento ai fondi del Governo e della Regione ed all'integrazione necessaria da parte dei Comuni e si definisce il concetto di servizio minimo essenziale che nella gara precedente era un punto dirimente, quindi volevo sapere se il servizio minimo essenziale si definisce solo in funzione delle risorse a disposizione o se c'è un pensiero su cosa significa essenziale e cosa no. Questo per capire meglio.

Prego, per le risposte, Assessore.

BERRINO – ASSESSORE REGIONE LIGURIA

Sono stati auditi tutti nel senso le sigle sindacali tutte in due audizioni differenti, sono stati auditi, nonostante il passaggio al CAL, le aziende ed i sindacati. Quindi in Commissione trasporti c'è stata l'audizione di tutte le parti che fanno parte del... l'agenzia è stata audita, la TPL, nonostante al CAL, che rappresentava prima tutti gli enti locali. Naturalmente, ripeto, c'è stato il giudizio sostanzialmente positivo delle aziende ed il giudizio condizionato da parte del CAL ed il giudizio negativo delle sigle sindacali.

Non propriamente di tutte, sicuramente di C.G.I.L., FAISAL, C.I.S.L., U.I.L., U.G.L., ORSA e USB hanno avuto un giudizio non così preclusivo come le altre sigle. Ribadisco che la scelta che ha portato alla modifica della legge è conseguente agli accadimenti non è frutto di una scelta politica di modificare la legge precedente, ma degli accadimenti che hanno portato al giudizio del TAR ed all'aver sollevato le questioni di legittimità costituzionale innanzi alla Corte Costituzionale.

Per quanto riguarda l'integrazione non ho capito se la domanda era riferita all'integrazione materiale ed all'integrazione tariffaria. Per l'integrazione tariffaria c'è un articolo nella modifica di legge in cui si dice che l'integrazione tariffaria dev'essere necessariamente allargata a tutto il territorio regionale e non come succede oggi solo per il Comune di Genova, naturalmente visto che in oggi l'unica integrazione tariffaria esistente perché la paga in gran parte il Comune di Genova ed in particolarità parte la Regione Liguria è chiaro che per arrivare ad un'integrazione tariffaria regionale, bisogna che anche gli altri enti locali si facciano parte attiva per poter arrivare oggi ad un'integrazione tariffaria che ripeto è necessaria al fine di sfruttare al meglio il trasporto pubblico sia su gomma che su ferro.

I costi differenti nelle varie Province. È contenuto nella proposta di modifica della legge un articolo in cui si dice che la Regione farà da regia affinché nel corso della validità della gara d'appalto si arrivi ad un'uniformità tariffaria in Regione Liguria. Questo è stato uno dei temi più dibattuti nella pre gara del lotto unico, perché è chiaro che tra le varie Province ci sono difformità tariffarie anche piuttosto rilevanti, ad esempio tra la Provincia di Savona, tra l'extraurbano di Savona e l'extraurbano di Città metropolitana ed il lotto unico avrebbe avuto grande difficoltà ad uniformare nell'immediatezza le tariffe. La Regione si è riservata la potestà di lavorare affinché l'uniformità tariffaria avvenga nel corso della gara d'appalto.

Per quanto riguarda il bacino unico nella formulazione precedente alla legge 33 comunque non si parlava di bacino unico tra ferro e gomma, tant'è che la pre gara che era stata indetta era solo per la gomma, quindi si era già deciso di seguire due percorsi differenti per quanto riguarda la gara per il TPL fatta all'epoca sul lotto unico ed adesso su quattro lotti ed invece il ferro che sta avendo un percorso differente con una discussione che stiamo portando avanti insieme a Trenitalia per il rinnovo del contratto di servizio, tant'è che proprio la scorsa settimana, su mia iniziativa si sono riusciti qua a Genova gli Assessori della Sardegna, della Liguria, Valle d'Aosta, Piemonte, Veneto ed in videoconferenza dalle Marche, dalla Toscana e dal Friuli Venezia Giulia proprio per capire quale strategia il Governo sta indicando a Trenitalia per il rinnovo dei contratti di servizio, visto che quelle Regione che vi ho adesso elencato sono tutte quelle Regioni che sono in fase di rinnovo del contratto di servizio. Naturalmente la legge che vi ho, scusate, forse non l'ho precisato all'inizio e ho fatto male, ma la legge che ho presentato oggi, quindi la divisione in quattro bacini, riguarda solo il TPL su gomma e quindi nulla ha a che fare con il servizio su ferro che rimarrà con regia unica regionale e che sarà sempre la Regione in modo diretto a condurre le trattative con Trenitalia se andranno a buon fine o se non andranno a buon fine con una gara al miglior offerente come con questa discussione che trasversalmente, non in maniera politica, ma in maniera geografica sta attraversando, come discussione, tutta l'Italia e che in questo momento ha un attimo di stasi, poiché a seguito nell'incidente in Puglia il Governo si è espresso con la necessità di inserire un ulteriore miliardo e sei per il potenziamento del trasporto pubblico regionale su ferro e dobbiamo capire quanta parte di questo miliardo e sei sarà destinato al rinnovo del parco rotabile oltre che infrastrutture, perché gran parte delle Regioni, compresa la Liguria, stava trattando, che non è una parola bella, ma rende immediatamente il concetto, stava trattando con Trenitalia affinché il rinnovo prevedesse anche, ad

esempio nel caso della Liguria, prevedesse il rinnovo totale del parco rotabile che, tranne gli undici treni che sono stati acquistati dalla Liguria negli ultimi otto anni, l'ultimo è arrivato sicuramente non per merito di questa Amministrazione, ma ancora della precedente, comunque l'ultimo è arrivato a settembre 2015, tranne questi 11 treni gli altri 42 circolanti per il trasporto regionale hanno un'unità media di oltre 26 anni e questo ci fa capire anche il perché di tanti disagi in termini di qualità del trasporto ed anche di velocità media.

Noi stavamo trattando sul ferro, su questo, adesso se il governo decide invece di essere lui a dotare le Regioni di treni, di convogli nuovi, è chiaro che la trattativa con Trenitalia dovrà essere spostata, dal punto di vista economico, su altre poste, quindi siamo un attimo in stasi, però la legge di oggi riguarda solo il trasporto pubblico su gomma.

Quanto invece alla proprietà dei mezzi pubblici, è contenuta anche negli emendamenti e significa che tutti gli autobus che sono stati acquistati negli anni con contributo regionale, con contributo statale o con contribuzione anche dei Comuni come è avvenuto soprattutto a Genova, ma anche a Savona, vengano trasferiti alle società che vinceranno le quattro gare.

È chiaro che ad oggi, quindi a luglio 2016, stiamo parlando di un parco vetture piuttosto antiquato, però è anche vero che da qua alla fine dell'anno arriverà la prima tranche di 140 nuovi autobus ed entro il 2017 io spero entro i primi sei mesi, arriverà l'ulteriore altra tranche di 120 autobus e quindi chi vincerà le gare avrà a disposizione globalmente in tutta la Liguria 259 autobus che possono migliorare di molto l'efficienza dell'attuale trasporto.

Per quanto riguarda invece la domanda del Presidente, i servizi minimi essenziali non vengono toccati secondo quella che era la definizione della 33, viene solo modificata quello che ho detto all'inizio, cioè il servizio minimo essenziale quindi le due corse per ogni paese della Liguria, vengono garantite, le grandi città, Genova ed i capoluoghi di Provincia, la mia Sanremo ed altre città più grandi hanno un numero di servizio minimo essenziale che è diverso da quello dei piccoli paesi e naturalmente la parte che ho detto si riferiva al fatto che nella vecchia legge erano considerati servizi minimi essenziali anche quelli che dovevano raggiungere obbligatoriamente le località.

Questo aveva prodotto, dicevo prima, quella spesa molto forte, ulteriore, spessissimo per servizi che poi avevano utilità zero dal punto di vista del trasporto. Per cui su richiesta del CAL, perché a me come Regione sembrava un po' forte ed è per questo che l'ho accettata, perché è venuta non solo... anzi è venuta soprattutto dai piccoli Comuni, più che dalla città di Genova o da altri grossi Comuni, di avere maggiori corse per il centro del Comune piuttosto che avere corse con zero passeggeri per alcune località a cui si era obbligati per legge.

Quindi solo in questo caso il servizio minimo essenziale viene modificato, ma certamente rimandando la loro definizione solo per questa parte e non per il corse obbligatorie da fare in tutti i Comuni della Liguria che non devono perdere neanche una corsa, viene poi rimandata all'accordo di programma che la Regione Liguria dovrà fare con le tre *aree vaste* e Città Metropolitana per identificare la quantità di servizio.

PADOVANI – PRESIDENTE

Grazie, Assessore. Consigliere Putti.

PUTTI – M5S

Grazie. Avevo alcune domande da parte all'Assessore.

Volevo chiedere se a livello di bacino metropolitano si intende fare gara unica oppure se ci sarà la possibilità di dividere in ulteriori lotti.

Poi volevo chiedere se si riuscirà questa volta ad avere un po' più di trasparenza ed avere i termini del contratto di servizio con FS, visto che noi in questi quattro anni devo dire che non abbiamo avuto la possibilità di vederlo e quindi in qualche modo di testare, anche se era soddisfacente o meno rispetto a quanto richiesto.

Poi volevo avere alcuni dati sulla chiusura dell'agenzia che è stata fatta, più o meno una sorta di valutazione del lavoro fatto dall'agenzia e se possiamo dire ai cittadini che in qualche modo ne è valsa la pena, perché abbiamo istituito un qualcosa e comunque qualche spesa c'è stata al di là che il referente non aveva una retribuzione, però di fatto abbiamo dato prova quanto meno di aver partorito un topolino che è rimasto un topolino che non è mai cresciuto.

L'ultima era, rispetto ai famosi 200 mezzi nuovi di MT, cosa ci può dire, se erano una promessa del precedente ciclo amministrativo che in qualche modo rinnegate, se c'è l'idea di consegnare, di fare in modo che MT riesca ad averli e più o meno un cronoprogramma di questo. Grazie.

PADOVANI - PRESIDENTE

Consigliere Pastorino.

PASTORINO - FDS

Grazie, Presidente. Io la prima cosa che devo dire all'Assessore Regionale che ho già detto in occasione di un Consiglio Metropolitanato che è un po' il mio pallino, la mia mania, è che la Regione deve assolutamente lavorare perché Ferrovie RFI non se la canti e se la suoni.

Il compito più importante sul trasporto pubblico è proprio questo e nella Giunta precedente il buon Assessore Vesco questo non lo ha fatto e RFI ha sempre cantato e suonato. Questo vale sia per l'integrazione tariffaria che è fondamentale, sia sulla integrazione del servizio ferro – gomma, perché abbiamo assistito in questi anni a una concorrenza delle linee costiere tra ferro e gomma che non ha ragione di esistere e quindi anche su questi due temi la Regione deve assolutamente lavorarci e lavorarci a muso duro perché abbiamo un nemico, una controparte forte, molto forte.

Bene avete fatto a sentirvi, a mettere in rete, a mettere su un tavolo con le altre Regioni, proprio perché su questo bisogna lavorarci ed anche nella nostra situazione di Comune di Genova dove RFI ogni anno, quando parliamo di integrazione, ci taglieggia dicendo: "Noi, se vi va bene, vogliamo otto milioni e mezzo, se non vi va bene, arrangiatevi!". Questo è un atteggiamento che un'azienda che fa servizio pubblico non può fare, tenendo anche conto che le risorse dei Comuni, del Comune in questo caso di Genova e le risorse destinate a servizio pubblico da parte del Governo sono sempre e molto gradatamente scese in questi anni.

Approfitto di questa occasione anche per ricordare che noi abbiamo una tratta che lei conosce bene, ancora a binario unico e che i tempi che ci dà Ferrovie dello Stato per raddoppiare questa cosa sono dei tempi che neanche Camillo Benso Conte di Cavour immaginerebbe, perché sono tempi da 1800. Anche su questo diciamoce, perché siamo sulla stessa barca su questa partita.

Non sono convinto e mi sembra di non comprendere o forse di aver compreso male, la partita dei mezzi e delle rimesse che in caso di gara vanno a chi vince la gara. Io ho sempre saputo che va a gara il servizio, ma non va a gara il patrimonio. Adesso è cambiato, ha già fatto una domanda la Consigliera ed io la ripeto, perché non trovo giusto che chi vince la gara si becca gli autobus nuovi, gli autobus vecchi e le rimesse. Io direi che visto che li abbiamo pagati con i soldi della Regione, con i soldi del TPL nazionale, che gli autobus e le rimesse rimangono in patrimonio del Comune o in patrimonio della Regione, secondo treni e secondo... quindi su questo volevo capire bene che cosa succede.

Un'altra cosa che chiedo e che mi hanno anche chiesto i lavoratori questa mattina sul fondino e la possibilità di mandare in pensione chi ha gli anni e poter assumere invece chi ha bisogno di mettere su famiglia. Mi hanno chiesto anche, ma questo è un argomento soprattutto dell'assessore Dagnino, se è vero che c'è una programmazione già di turni sull'internalizzazione delle manovre, perché c'è una fibrillazione all'interno delle rimesse tra l'impresa e la MT, i suoi dipendenti, e comporterebbe il lasciare delle famiglie, dei lavoratori a casa.

Sui servizi minimi o questo lo dico sia all'Assessore del Comune, sia all'Assessore Regionale, sui servizi minimi e sulle corse nell'entroterra soprattutto, bisogna continuamente monitorare perché

io continuo a frequentare l'entroterra perché ci abito e perché lo frequento, tante corse vuote che bisogna studiare, monitorare e poi indipendentemente da quello che dice il Sindaco, sostituire quelle corse o quei servizi minimi con corse e risorse che si risparmiano lì dove le corse servono, perché abbiamo anche da fare un po' di risparmio, nel senso che Fiorino, Fabbriche, Voltri, Crevari, Acquasanta, tanto per citare la zona che conosciamo io e lei Assessore Dagnino, dalle nove di sera sulle corriere non c'è più nessuno, parliamoci chiaro, tutta la settimana.

Al momento mi fermo, grazie.

PADOVANI – PRESIDENTE

Grazie. Assessore Berrino. Risponda, prego.

BERRINO – ASSESSORE REGIONE LIGURIA

L'integrazione tariffaria, io prima ho cercato di non leggere tutti gli emendamenti perché mi sembrava troppo lungo, però dall'emendamento numero 4 che modifica l'articolo 16 dice che la Regione, a partire dall'anno in corso, avvia l'attuazione del sistema di bigliettazione elettronica integrata su tutto il territorio regionale al fine di garantire una maggiore integrazione e semplificazione dei sistemi tariffari di consentire la programmazione ottimale dei servizi di trasporto pubblico in base alla domanda reale, con il conseguente efficientamento del sistema complessivo ed ulteriori benefici per gli utenti e gli operatori. La Giunta Regionale determina le modalità per l'attuazione di tale intervento.

Io penso che questo sia un articolo fondamentale che risponde ad alcuni dei quesiti che sono stati posti, uno riguarda – adesso non voglio rispondere io invece dell'assessore Dagnino – la bigliettazione elettronica che dove è stata attuata ha riportato risultati fino al 20% di recupero della tariffazione ed anche il pregio di farci capire in tempo reale i passeggeri dove vanno, che linee usano e soprattutto quanti, lo dico finalmente da Assessore Regionale, usano con lo stesso biglietto il treno più l'autobus, quindi questo gioco che non per esperienza, visto che è poco che sono qui ma per sentito dire dura da anni, a breve, non a brevissimo ma in tempi non lunghissimi potremmo capire quanti genovesi usano il biglietto integrato e la possibilità ed il costo per estenderlo ad altre zone della Liguria così come previsto dalla legge.

Il biglietto elettronico ci permetterà anche di capire quello che ha detto lei, consigliere Pastorino, cioè sulla concorrenza che su alcune linee si tema possa esserci tra ferro e gomma, cioè ci servirà a capire soprattutto nelle grandi città, nei grandi centri, quali linee sono utilizzate di più tra treno e gomma, quali linee, anche se sono solo gomma, non vengono utilizzate, quindi a razionalizzare il servizio sia per quanto riguarda i grossi centri urbani, Genova in testa, ma anche per quanto riguarda l'interno. È per questo che prende consistenza anche l'emendamento che ho spiegato prima, perché può essere molto più economico, ma anche molto più efficiente per alcune località a basso numero di abitanti ma soprattutto a bassa richiesta di trasporto pubblico, avere un servizio sostitutivo ad esempio a chiamata piuttosto che un autobus molto rigido nel percorso, ma soprattutto nell'orario. Quindi chiaramente la bigliettazione elettronica sarà uno strumento fortissimo nelle mani delle tre aree vaste di Città metropolitana per studiare al meglio il servizio e naturalmente sempre sotto la regia della Regione con gli accordi di programma perché la Regione dovrà necessariamente continuare a fare regia su questo.

Mi sembra che il concetto fosse questo.

Per quanto riguarda la proprietà degli autobus. C'è un emendamento perché l'articolo originario della legge viene modificato aggiungendo le parole: “Nonché i mezzi ed i beni beneficiari di ogni altro contributo pubblico, anche comunitario, sono assoggettati”. Il che vuol dire che una volta che la gara sarà affidata, giustamente l'assessore Dagnino mi ha recuperato anche l'articolo della legge 33 che dice: “La Regione individua i beni immobili e mobili funzionali all'esercizio del trasporto pubblico locale da mettere a disposizione del soggetto aggiudicatario e sottoscrivere specifiche

convenzioni con i rispettivi titolari". Non è che si troverà in regalo tutto quello che serve, ma saranno condizioni economiche onerose anche per ripagare il pubblico dello sforzo che ha fatto per dotarsi dei mezzi. Non so se era questa la domanda..... in affitto. Mette a disposizione, certamente. Infatti sono assoggettati.

Invece per quanto riguarda le domande del consigliere Putti, mi pare che non è stata messa in legge, in modifica di legge, il fatto che ad ogni bacino corrisponda un lotto perché la legge si sarebbe prestata alle stesse criticità che aveva la legge precedente in cui proprio in legge si era istituito il lotto unico, pertanto saranno i quattro bacini a scegliere la quantità di lotti.

Però, visto che si sono già espressi anche al CAL ed anche ad interviste giornalistiche, ma anche per questioni di economia non solo di efficienza del trasporto, ma anche proprio di economia spicciola di dover fare più gare per bacino, tutti si sono già espressi per fare un solo lotto per ogni bacino. È per quello che nella mia relazione, confortato anche dall'assessore Dagnino, ma anche da quello che hanno già detto i Presidenti delle altre Province, ho sempre parlato di bacino unico e di lotto unico.

Non era possibile inserire in legge l'individuazione del lotto, perché l'individuazione del lotto spetta a colui che dovrà fare il bando di gara e quindi altre aree vaste ed a Città metropolitana.

Sulla TPL io non voglio esprimere un giudizio negativo, perché TPL non ha mai raggiunto la sua conformazione finale in cui avrebbe potuto svolgere tutte quelle funzioni che gli erano state date dalla legge 33, ha avuto in questi due anni e mezzo di vita della 33 alcune spese soprattutto di consulenze per fare la pre gara, perché in effetti alla pre gara noi c'eravamo arrivati ed altre spese dovute alle tre gare che ha fatto per il fondino, per l'istituzione dell'istituto bancario che accendesse lo strumento economico per dotare le aziende del cosiddetto fondino, quindi di attualizzare il milione di euro che la Regione ha messo a disposizione per i prossimi dodici anni.

Per cui dare un giudizio negativo o positivo sull'operato dell'agenzia non sarebbe corretto, rimane il grosso dispiacere che nell'ultimo anno, da quando con una delibera di Giunta del luglio 2015 ad oggi non abbia avuto la forza di trovare un istituto bancario attraverso gara che gli desse fiducia per accendere il mutuo da cui deriva la dazione del fondino alle varie aziende. Questa funzione è stata passata a FILS la quale è più strutturata non solo dal punto di vista del personale, ma ha un capitale ed una credibilità rispetto agli istituti bancari molto più ampia e quindi c'è la speranza che FILS entro il termine di legge del 30 settembre che gli è stato dato, riesca finalmente a dotare il fondino, fondino che già è stato erogato nella misura di 2.000.000 uno a dicembre 2015 che per scelta delle cinque aziende che in oggi forniscono il servizio pubblico, è stato erogato per tre quarti... il milione del 2015 per tre quarti a Riviera Trasporti circa ed un quarto a ATP. Mentre il milione del 2016 è stato erogato nei primi giorni di luglio ed è andato alla società dei trasporti di Savona ed anche in questo caso a ATP su accordo delle altre aziende.

Questo ha messo nella possibilità sia RT che ATP di portare nel caso di RT a termine le procedure di pre-pensionamento e laddove possibile, dov'era stato determinato in precedenza, le nuove assunzioni. È chiaro che la restante parte del fondino sarà messa a disposizione delle aziende non appena FILS finirà la procedura di gara.

Per quanto riguarda i mezzi nuovi, la tempistica è quella che ho detto prima, il primo lotto... premetto che è volontà di questa Amministrazione non mettere in dubbio il patto che era stato sancito dopo le cinque giornate di Genova e quindi l'acquisto dei mezzi che in totale assommano a circa 350 per tutt'e quattro le Province Liguri, la Città metropolitana e le tre aree vaste.

I mezzi oggetto della prima gara che non so i motivi non c'ero e non lo so, è durata due anni e mezzo devono arrivare necessariamente sottoscritti tutti i contratti con le aziende vincitrici entro novembre 2016, nel frattempo abbiamo trovato i fondi ed abbiamo già incaricato su richiesta delle aziende questa volta non FILS ma le aziende stesse di espletare le gare per l'acquisizione di ulteriori 130 mezzi che si presume possano arrivare, dato che le aziende si sono dichiarate disponibili ad essere molto veloci in questo, entro aprile 2017.

La restante parte di quegli autobus, oggetto dell'accordo, naturalmente dipendono, com'è era scritto tra l'altro nell'accordo stesso dalla possibilità di trovare i fondi per il loro acquisto, ma la

Regione Liguria si sta muovendo appunto per reperire anche gli ulteriori fondi per l'acquisto a questo punto degli ulteriori 110 o 120 autobus mancanti.

PADOVANI – PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Grillo.

GRILLO - PDL

Rispetto alle gare nei quattro bacini, Assessore, la legge regionale prevede la clausola che il capitale sociale resti a maggioranza pubblica? Ed ovviamente anche sempre nell'ottica della clausola sociale, la tutela dei lavoratori.

PADOVANI – PRESIDENTE

Consigliere Pastorino.

PASTORINO – FDS

Sì, mi ero dimenticato una domanda, ma mi è venuta in mente.

Nei rapporti di affidamento del trasporto su ferro sostanzialmente non c'è concorrenza ed il fatto che non ci sia concorrenza rende molto forte RFI.

La Regione Liguria, proprio per evitare o anche per spaventare o anche per avere una forza maggiore nella trattativa sull'affidamento a RFI del trasporto su ferro, ha la possibilità di trovare altri concorrenti. La legislazione cosa fa? Si affida sempre a RFI malgrado ci siano delle normative nazionali ed europee che dicono che vada fatta una gara. Perché il servizio su ferro continua a farlo soltanto RFI?

Questa è un po' la cosa che non quadra in questo momento, proprio perché vediamo che fanno i furbi perché hanno una posizione di forza. Su questo chiedo: le Regioni fanno qualche cosa? Studiano qualche cosa oppure dicono: "Va bene, diamo sempre a RFI che ci tratta a pesci in faccia ma..."

Su questo volevo sentire un po' cosa ne pensa, Assessore. Grazie.

PADOVANI – PRESIDENTE

Consigliere Bruno.

BRUNO - FDS

Grazie. Periodicamente questo Consiglio viene coinvolto in dibattiti, manifestazioni eccetera relativamente a clausole sociali o clausole non sociali presenti nelle gare, la risposta è quasi scontata, ma volevo essere sicuro: c'è qualche clausola sociale prevista all'interno della legge oppure no?

PADOVANI – PRESIDENTE

Consigliere Musso.

MUSSO – LISTA MUSSO

Io devo esordire con delle scuse perché sono arrivato purtroppo, mio malgrado, molto in ritardo a causa degli esami che avevo oggi e quindi non ho sentito la relazione dell'assessore Berrino anche se ci tenevo molto.

Faccio solo qualche osservazione rispetto alle cose che ho sentito dai colleghi.

Inutile che ribadisca quanto io personalmente sia contento del superamento del bacino unico e chiamo a testimone l'assessore Dagnino che sa quante volte ne ho parlato in quest'aula, quindi bene che si sia arrivati ai bacini separati ed alle gare separate per ciascun bacino.

Ho qualche preoccupazione, che rappresento all'assessore Berrino, per quanto riguarda i tempi, siamo a quasi vent'anni dalla riforma del trasporto pubblico locale la cui data di nascita è il 1997, come sa, quindi l'anno prossimo si celebra il ventesimo compleanno e vorrei capire se andiamo a regime oppure no. Se l'ha già detto, in relazione, ignori questa domanda e poi mi leggerò i resoconti.

Altra questione, la bigliettazione elettronica, anche qui da lungo tempo sono un tifoso dei vantaggi che si sono dimostrati in tante altre città del mondo dov'è stata applicata, in Liguria è stata molte volte annunciata, più o meno una volta per ogni campagna elettorale ed altrettante volte di fatto abortita e qui in quest'aula si è speso sentito il refrain che la colpa era più o meno... (parola non chiara)... quindi nell'area della Regione.

Volevo sentire la versione dell'Assessore Regionale a questo riguardo, posto che anche se fosse così, essendo lui Assessore da relativamente poco tempo, non porterebbe particolari responsabilità su questa questione.

L'idea che sia colpa della Regione si è molto sentita in quest'aula anche riguardo al mancato rinnovo delle flotte, un rinnovo promesso dalla Giunta Burlando ed anche qui vorrei sapere, visto che è cambiata politicamente la Giunta Regionale che cosa ne pensa l'assessore Berrino.

Infine visto che è un'occasione, per quanto mi riguarda unica, penso che non ne avrò altre di vedere in quest'aula seduti contemporaneamente l'assessore comunale e l'assessore regionale, avendo io la profonda sincera convinzione che sia fortemente necessaria nel settore TPL un fortissimo livello di coordinamento tra i tanti livelli di Governo, ci sarebbe anche l'area metropolitana, ma intanto ci sono questi due, in particolare per quello che attiene alle relazioni tra ferro e gomma rispetto ad una domanda che è fortemente interconnessa per non dire unica e soprattutto nel momento in cui la gomma viene opportunamente e nuovamente risuddivisa, ma il ferro invece no, vorrei capire dai due Assessori riuniti quale organizzazione vi siate fin qui dati, è comunque un anno che siete entrambi nelle rispettive cariche, l'assessore Dagnino di più, quale organizzazione comune vi siete congiuntamente dati per un'efficace organizzazione di questo coordinamento? O, se non ve la siete ancora date, che cosa avete in mente ed in che tempi?

PADOVANI – PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Malatesta, prego.

MALATESTA – GRUPPO MISTO

Grazie, Presidente. La prima domanda sui principi con cui vengono delegate le tre aree vaste della città metropolitana a fare la gara sui quattro bacini se attraverso, com'erano i principi della vecchia agenzia del trasporto regionale, storico della spesa ed i chilometri percorsi, oppure dai principi che ci diceva anche prima di riformulazione della legge c'è invece una pianificazione un po' più puntuale rispetto alla domanda dell'utenza, al bisogno di trasporto, alle sovrapposizioni ed a un lavoro più articolato che francamente, per come sono state ridotte le tre aree vaste o meglio le ex Province ancora Province perché nessuno le ha abolite, e la Città metropolitana ente di volontariato, ma con una struttura decapitata perché in parziale trasferimento ad altri enti, non vedo così forte rispetto ad una pianificazione a cui è stata delegata.

Quindi se questo che era un po', secondo me anche oltre che il risparmio economico, era il valore di avere un'agenzia che pianificava il trasporto, con questa trasformazione mi sembra un po' il lato debole delle modifiche, forse inattaccabili rispetto alle procedure, ai ricorsi ed all'accordo con il Ministro Costa, però...

Poi sull'accordo che Genova, il Comune di Genova, ha con Ferrovie dello Stato, mi sembra di capire che da parte della Regione viene delegato a quello che sarà l'esito dei flussi di trasporto che noi avremo attraverso la sostituzione della bigliettazione elettronica, quindi la contrattazione continuerà ad esserci tra il Comune di Genova e Ferrovie dello Stato e la Regione agevola questa contrattazione attraverso la bigliettazione elettronica.

Vorrei capire se ho interpretato bene il ruolo che la Regione si è ritagliata in questo bando sulla bigliettazione elettronica ed il rapporto con FS perché avendo spaccettato tutto allora forse rispetto a Genova conveniva fare un ragionamento di integrazione ferro – gomma come si deve in cui c'era un'integrazione assolutamente sia tra la bigliettazione che rispetto al trasporto, quindi con un affidamento unico, perché se rimaniamo solo che il Comune di Genova contratta con un ente con cui non ha una capacità economica e neanche di affidamento del servizio, partite economiche, la vedo sempre debole com'è stata dal 2003, mi sembra, in poi o 2004, per cui siamo sempre andati con il cappello in mano, con qualche studio in più negli ultimi anni, ma poi alla fine spendendo un sacco di soldi. Ultima domanda è su due servizi che sono Nave bus e Ferrovie Genova Casella.

Approfittiamo della presenza in aula, siccome sono servizi che interagiscono in gran parte del Comune di Genova, uno esclusivamente sul Comune di Genova e l'altro è un servizio che percorre un gran pezzo del nostro territorio, sulle volontà di continuare il finanziamento e sulla ferrovia Genova Casella, noi abbiamo avuto la ripartenza del servizio e purtroppo abbiamo le uniche due fermate che non sono state riattivate, è stata ristrutturata ma murata, l'altra non è stata ristrutturata, sono le due fermate sul Comune di Genova, perché sono San Pantaleo la seconda fermata, c'era già il casotto, è stato ristrutturato ma è stato chiuso completamente perché la fermata non era attiva e quindi non è stata riattivata ed è stato fatto un casotto completamente chiuso senza farci la fermata.

L'altra fermata invece è stata transennata perché non è stata ristrutturata, quindi rispetto agli altri Comuni, sono state ristrutturate le fermate invece le nostre sono rimaste un po' nel dimenticatoio, se la Regione, magari con un piccolo sforzo ed il supporto anche del nostro ente, ha intenzione di completare l'opera assolutamente meritoria di riqualificazione e ristrutturazione di tutte le fermate, a noi mancano questi due tasselli che sicuramente sono utili anche per l'integrazione sul nostro territorio di questo mezzo di trasporto che può essere turistico, pendolare, ha diversi aspetti, però per noi è importante.

PADOVANI – PRESIDENTE

Consigliera Nicoletta.

NICOLELLA – LISTA DORIA

Approfitto della presenza dell'Assessore per porre una domanda solo parzialmente fuori tema che riguarda la tempistica della realizzazione del nodo ferroviario di Genova, dico parzialmente fuori tema perché ovviamente sapere quando questa opera verrà completamente e consegnata al servizio per la città, è determinante per stabilire i livelli di servizi da porre come presupposto delle gare.

Quindi volevo sapere a che punto siamo, quali sono i tempi concordati con RFI, io mi ricordo al momento del finanziamento che se non ricordo male era di 640.000.000 e tempi di consegna previsti, mi sembra 2016 se non 2017, ci siamo, sicuramente i tempi non verranno rispettati ma volevo sapere se è un mai quello che ci si prospetta davanti oppure se è semplicemente un rilento dei lavori. Quindi i finanziamenti ci sono? Ci sono ancora? Possiamo contarci? Entro quando verrà attivata? Prima domanda.

Seconda domanda volevo sapere – questa un po’ di più fuori tema rispetto alla legge – se ci sono dei progetti, se è nelle corde della Regione pensare ad un sistema di mobilità a sede propria per la Val Bisagno, tema che è estremamente sentito dal Comune di Genova che non dispone in questo momento di risorse eppure è un problema sentitissimo, perché osta alla diffusione di un trasporto efficace di cui la nostra città ha estremamente bisogno. Grazie.

PADOVANI – PRESIDENTE

Bene. La parola agli Assessori. Assessore Dagnino, prego.

DAGNINO – ASSESSORE COMUNE DI GENOVA, MOBILITÀ E TRAFFICO

Qualche domanda era indirizzata a me, ma approfitto per riprendere minimamente i concetti a cui tengo di più. Abbiamo già fatto una Commissione per cui io ho già espresso il mio parere su questo percorso con voi. Al di della discussione che è stata lunga se sia meglio avere un bacino regionale, perciò un bacino di traffico ampio, o dei bacini ottimali di dimensione più piccola, ci sono le scuole di pensiero. In questo nostro percorso anche il CAL stesso si era a suo tempo espresso per una gradualità di percorso e si era espresso per i bacini territoriali provinciali, come al di là di questa discussione, è evidente che noi eravamo in una situazione di limbo che era insostenibile, nel senso che con questa legge oggi vediamo davanti a noi un percorso che ha un tempo di conclusione parte, ed un tempo di conclusione ragionevole.

Ci trovavamo in un limbo perché si incrociavano quelle due tematiche a cui ha fatto riferimento l’assessore Berrino, ma cui ho fatto riferimento la volta scorsa quando abbiamo parlato di queste cose, da un lato la messa in discussione da parte dell’autorità garante della concorrenza del mercato, del TAR, di una serie di principi su cui si basava non solo il bando di pre gara, ma anche la legge stessa, cioè il limite del bacino regionale, in quanto limitante della stessa concorrenza, ma nello stesso tempo c’è il nodo fondamentale che viviamo in un regime di proroga, un regime di proroga che è iniziato agli inizi del 2015. È una proroga al di là del norme, proroga ottenuta direttamente dalla Regione Liguria dal Governo e perciò questo elemento cominciava ad essere veramente insostenibile l’incrocio di questi due aspetti.

Oggi ci troviamo di fronte ad una legge che ci dà un percorso davanti. Il consigliere Putti è andato via, ma ribadisco che la scelta, anche se la norma dà la possibilità all’interno di un bacino di traffico di andare verso lotti diversi, la norma nazionale dà questa possibilità, io credo che l’analisi tecnica e trasportistica del territorio della città metropolitana, cioè dell’ex Provincia di Genova, porterà a fare compiere la scelta del lotto unico per la città metropolitana non in modo aprioristico e teorico, ma in modo calato nella realtà delle dinamiche di traffico e di spostamenti.

Noi abbiamo vissuto un bel po’ di anni con i due bacini separati, il bacino genovese soltanto della città di Genova, ed intorno questa corona del bacino extraurbano, un elemento abbastanza forzato nella realtà della vita e degli spostamenti dei cittadini e degli spostamenti dei pendolari, perciò la scelta del lotto unico sul bacino metropolitano sarà, penso, sicuramente fondata su elementi tecnici, elementi trasportistici che ci porteranno sicuramente a questa scelta.

Non aspettiamoci anche da questo grandi economie di scala, come ha detto tante volte anche il consigliere Musso che queste cose le studia, è chiaro che il trasporto di per sé non è materia dove si ragiona su economie di scala forti, nel senso che le rimesse le devi avere, è un’attività con forte carattere territoriale, però certamente l’integrazione di tutto il territorio porterà certamente a qualche ottimizzazione. Io non credo che ci dovremo aspettare miracoli, ma certamente a qualche ottimizzazione. L’agenzia, l’ho già detto la volta scorsa, ci avevamo creduto tutti nell’agenzia che si è rilevata invece uno strumento al quale forse non ci sono date sufficienti gambe, sufficiente concretezza e perciò ha avuto queste enormi difficoltà in tutta la messa a punto dell’operazione del fondino.

Certo, consigliere Malatesta, per la preparazione della gara si andrà all'analisi, allo studio di una programmazione più puntuale, perché dev'essere una programmazione... quasi un programma di esercizio più puntuale, chiamiamolo programma di esercizio più aderente alle necessità, più aderente ai tempi con l'utilizzo di tutte le possibilità di trasporto flessibili che esistono oggi e che forse quando nel 1997, quando c'è stata la prima legge, non esistevano. Io credo che costituiremo un gruppo misto, Comune – Città Metropolitana proprio per rispondere alla sua preoccupazione che è una struttura tecnica della città metropolitana presenta delle difficoltà, perciò ci sarà certamente il contributo anche tecnico del Comune di Genova, perché poi ovviamente è una gara che per gran parte, anche dal punto di vista economico, cuba ovviamente risorse che ricadono nel Comune di Genova.

Volevo fare un passaggio sull'impostazione nuova rispetto alla gara dell'acquisto autobus. Devo riconoscere all'assessore Berrino una concretezza di approccio dei problemi che devo riconoscere, perché anche questo tema dell'acquisto autobus, cioè aver deciso di affidare direttamente a chi di mestiere fa queste cose, la possibilità di fare le gare ed acquistare gli autobus, cioè direttamente alle aziende, è evidente e che agevola in maniera notevolissima questo percorso. Cos'è successo dal novembre 2013? All'accordo del novembre 2013 ne abbiamo già parlato, io ero già intervenuta con voi in quest'aula, si è percorsa una strada complicatissima per la gestione di questi denari e le gare per l'acquisto di questi autobus, l'operazione finanziaria la fece FILS, la gestione della gara fu affidata a IRE, ci furono molte difficoltà, ci si rivolse poi alle stesse aziende che erano poi quelle che avevano la conoscenza e tutte le conoscenze per dire che gli autobus devono essere acquistati... perciò c'è stata una lungaggine eccessiva quando la situazione era drammatica, è drammatica ed è sempre più drammatica, perché lo sappiamo.

Sulla questione dell'integrazione ferro – gomma è evidente che... se guardiamo il servizio, se guardiamo gli spostamenti dei cittadini genovesi, è chiaro se sul bacino urbano genovese l'integrazione con il nodo di Genova e con il servizio ferroviario è naturale, tutti i giorni facciamo interscambio ferro – gomma, chi abita nelle ali della città. È evidente che l'impostazione del sistema, cioè il tener separato il contratto di servizio di Trenitalia, ma questa è una scelta che la Regione ha fatto sempre, non cambia niente rispetto a prima, complica un po' questa cosa, certamente sarebbe auspicabile avere almeno nella zona metropolitana, una maggiore integrazione con il ferro.

Sulla Val Bisagno un'altra partita ancora. Come sapete abbiamo messo qualche punto fermo su questa partita, il tracciato è definito, alcune valutazioni economiche sono definite e si sono anche presi alcuni contatti ministeriali per vedere un po' i finanziamenti rispetto alle diverse opzioni, ai diversi preventivi. Comunque è una partita un po' a sé e molto complessa.

Sui beni, sulla proprietà dei beni a cui faceva riferimento Pastorino non è cambiato nulla, cioè la normativa generale parla di quello che è il cosiddetto scorporo, i beni rimangono in capo ai proprietari che può essere Regione Liguria, ma può essere Comune di Genova per esempio per la metropolitana. La metropolitana è proprietà del Comune di Genova compresi i treni, ma forse non tutti, perché mi pare che... gli ultimi sì, ma in altri ci sia anche il contributo della Regione. Nel momento in cui metti a gara il servizio, la legge impone lo scorporo dei beni, cioè la collocazione dei beni in una situazione separata, però obbliga anche l'ente di mettere a disposizione questi beni che siano di fatto strumentali al servizio, cioè sono essenziali per servizio di chi ovviamente è vincitore della gara, un po' come se nel trasporto ferroviario il servizio venisse vinto da un altro soggetto, è chiaro che le rotaie... come dire, la disponibilità delle rotaie gliela devi fare.

Ma questa è la normativa generale, bisogna fare quest'operazione che è un'operazione del cosiddetto scorporo dei beni.

Invece per concludere, sempre al consigliere Pastorino, sulla questione della manovra si tratta delle 10.000 ore dell'accordo, non di più, dell'accordo che tu sottoscritto al sul quale abbiamo sempre convenuto in tutte le discussioni, penso che gradualmente si andrà verso la concretizzazione di questo accordo.

PADOVANI – PRESIDENTE

Aspettiamo, il consigliere Gioia vuole fare una domanda.

GIOIA – UDC

Soprattutto sollecitato dall'assessore Dagnino che ha evidenziato e ha messo soprattutto in evidenza due aspetti, cioè se è vero che ci sono state, sul trasporto pubblico sempre sulla sua economicità, sulla migliore gestione, due scuole di pensiero, quella del bacino unico e quindi affidamento del servizio sul lotto unico tutto gestito dall'agenzia unica attraverso... dalla Regione quindi attraverso l'agenzia unica del trasporto oppure quella del trasporto economico attraverso più bacini. Sono veri questi i due pensieri, però è vero anche che il Comune non ha mai mostrato un suo pensiero, cioè il pensiero di non sapere come voler gestire il trasporto in questa città con le sue difficoltà. L'ha dimostrato sempre nella forma di sudditanza, lo dicevano i colleghi quando ci siamo rapportati ad interlocutore importante come quello di Ferrovie dello Stato ad oggi naturalmente in un accordo di integrazione paghiamo una somma senza sapere se è giusta la somma che paghiamo oppure non sia giusta, ma i dati che sono stati richiesti da tanti Commissari non hanno mai avuto corrispondenza nel dire: "Sì, vengono utilizzati", ma perché le Ferrovie non se ne fregano niente di rispondere al Comune, ma se io fossi nella sua posizione sarei incazzato nero nei confronti delle Ferrovie. Voglio dire, quando si è sposata la situazione presentata dalla Giunta Burlando si era andati dietro, non si era detto che forse si aveva la propensione di dire che economicamente, probabilmente si stava facendo un errore e la Giunta Burlando negli ultimi due anni ne ha fatti due di grandissimi errori, uno nel trasporto unico perché gliel'ha detto il TAR attraverso i ricorsi che sono stati fatti, che hanno elementi di incostituzionalità; poi senza andare oltre le potrei ricordare il danno che ha fatto la Giunta Burlando sulla legge 56 del 2014 sulla trasformazione e sul passaggio di deleghe dalla Città metropolitana alla Regione di un sei mesi di retribuzione che sono stati ancora mantenuti dalla Città metropolitana portando un danno economico di 3.000.000 di euro.

Volevo chiedere, però, una cosa all'Assessore Berrino che ringrazio per la sua relazione, volevo chiedere se rispetto a com'è costituito il trasporto su questa città, ci può essere un progetto da parte della Regione che investa anche Ferrovie dello Stato per avviare una cosiddetta metropolitana di superficie, visto che la città da Voltri fino ad arrivare a Nervi è caratterizzata dalle stazioni ferroviarie, quindi vorrei capire se si potesse andare verso quella direzione che probabilmente potrebbe essere una soluzione molto più economica rispetto anche al servizio che ne ricaverebbero naturalmente i cittadini.

PADOVANI – PRESIDENTE

Assessore Berrino per le risposte. Prego.

BERRINO – ASSESSORE REGIONE LIGURIA

Grazie. Iniziamo dalle prime domande di questa seconda tornata.

La clausola sociale è rimasta invariata rispetto alla legge 33 che garantiva che la società che avesse vinto all'epoca il lotto unico avrebbe dovuto mantenere a lavoro tutti gli addetti nella loro condizioni salariale determinata, nella loro situazione geografica, quindi sarebbero rimasti a lavorare dov'erano con la stessa situazione salariale. Naturalmente noi questa clausola non l'abbiamo toccata perché è uno dei principi fondanti che ho sempre detto, si può modificare tutto, ma naturalmente il perimetro occupazionale del trasporto pubblico in Liguria deve rimanere invariato al netto dell'efficientamento che faceva già parte dell'accordo precedente, quindi prepensionamenti più nuove assunzioni. Poi sarà il nuovo trasporto pubblico, dopo le gare, a verificare se ci sarà l'opportunità di salire ancora come addetti, ma questo oggi noi non lo possiamo sapere. Quello che possiamo fare è

difendere l'attuale numero di addetti nel trasporto pubblico locale Ligure, quindi abbiamo mantenuto inalterata la clausola sociale come già era stata scritta nella legge 33.

Per quanto invece riguarda il capitale pubblico delle aziende, delle società che dovranno concorrere, che potranno concorrere ai bandi di gara, noi mettiamo a gara un servizio, quindi vi è la più ampia libertà di tutte le società italiane e non di partecipare ad un bando con un vincolo che in oggi non esiste ma che esisterà tra brevissimo appena sarà emanato il decreto Madia che prevederà appunto che potranno partecipare alle gare le società che avranno in capitale sociale pari ad almeno il 20% del valore della gara a cui vorranno partecipare, ma ad oggi questo vincolo non c'è ancora, ma ci sarà a breve.

Per quanto riguarda il consigliere Musso, avevo già risposto un po' alle domande che ha fatto, ma giustamente lei... Io penso che l'efficientamento non troverà un suo elemento principale nella bigliettazione elettronica, bigliettazione elettronica che è parte integrante, ma anche forte di questa modifica di legge che verrà fatta mediante un sistema il più evoluto possibile, in grado di dialogare con gli altri sistemi di bigliettazione elettronica già esistenti e faccio riferimento a quello che sta per mettere in atto Trenitalia che avrà appunto a nostro modo di vedere, ma su questo concordano un po' tutti, avrà il vantaggio di poter rendere in tempo immediato il numero di passeggeri, spostamenti, viaggi, integrazioni e tutto il resto, quindi ci darà tutta una serie di nozioni che potranno servire a efficientare e anche a risparmiare, non tanto per sottrarre fondi al TPL ma per meglio spendere quei non tanti che abbiamo.

Una delle malattie principali è quella della ristrettezza dei fondi destinati al TPL ed io come Assessore Regionale insieme ad altri Assessori Regionali di altre Regioni d'Italia siamo molto preoccupati per quanto riguarda la certezza dei fondi, tant'è che cerchiamo anche politicamente di ottenere un punto saldo da parte del Governo che ci sia certezza almeno dei fondi statali onde non dover ripensare a tutto il sistema.

È chiaro che c'è forte volontà questa volta di portare a termine la bigliettazione elettronica, tant'è che l'abbiamo voluta precisamente rimettere in questa legge, potevamo metterla più avanti, ma io l'ho voluta fortemente nella modifica della 33, anche perché credo molto che sia l'unico elemento forte vero che abbiamo per poter ottenere nuovi fondi all'interno di quello che abbiamo, ma soprattutto per avere un elemento certo e non discutibile per far sì che ci sia un disegno, e non parlo di Genova, ma parlo di tutta la Regione, di tutte quelle linee che oggi ci sono ma non servono e potenziare altre linee che invece avrebbero bisogno di potenziare, ma che visivamente si vede che avrebbero bisogno di essere potenziate, ma senza dati tecnici non si può affrontare una discussione che porti poi ad ottenere invece questo ridisegno delle linee in oggi esistenti.

Sulla tempistica dei lavori del nodo di Genova, la Regione Liguria non dico che è spettatrice, perché spettatrice non lo può essere, però è parte terza, perché il lavoro è appalto enorme fatto da RFI, noi ci confrontiamo settimanalmente con l'intervento anche della politica a cadenza quasi mensile con RFI per seguire da vicino l'andamento dei lavori sul nodo di Genova, a me non risulta che ci siano stati tagli dei fondi destinati né che ci siano eccessivi ritardi nell'effettuazione dei lavori. È chiaro che l'estate 2016 che stiamo vivendo e l'autunno sono dei punti più caldi anche dal punto di vista dei disagi, ma io ritengo che allo stato odierno RFI assicura che nel 2017 sarà rispettata la chiusura dei lavori sul nodo di Genova da cui dipende poi, rispondo anche qua all'ultima domanda fatta, risponde il rifacimento globale del nodo di Genova, risponde anche a quell'esigenza della metropolitana di superficie, perché risolvere la problematica dell'ingresso e dell'uscita dei treni da Brignole e da Principe, risolvere la problematica del trasporto dei convogli da Genova a Principe ci permetterà di efficientare ancora di più quella che però è già un dato di fatto, è già una metropolitana esistente, perché Genova è l'unica città italiana che in tutto il nodo ferroviario metropolitano, quindi da Voltri, a Nervi, a Ponte Decimo, ha un treno ogni quindici minuti quindi con una cadenza che è prossima certamente non alla metropolitana di Milano, ma insomma è molto prossima ad una vera metropolitana di superficie.

È chiaro che poi per potenziare ulteriormente il numero di convogli è necessaria la risoluzione di alcuni problemi tecnici che darà il rifacimento del nodo, ma poi bisogna confrontarci anche con quelli che sono i costi, perché voi sapete benissimo che il costo dei treni a chilometro è a permanenza

di minuti sui binari hanno un costo e quindi incrementare ulteriormente il traffico interno al nodo di Genova, avrà un suo costo e bisognerà esaminare come poterlo poi affrontare. Naturalmente prima bisogna risolvere... RFI sta risolvendo il punto di vista tecnico per le nuove tracce e l'orologio di entrata ed uscita dalla stazione di Brignole e di Principe.

PADOVANI – PRESIDENTE

Ringrazio l'Assessore per la disposizione e la chiarezza con cui ci ha restituito le informazioni. Visto che non mi sembra ci siano altri interventi, la Commissione è chiusa. Arrivederci.

ESITO

Aggiornamento relativo alla legge regionale sul Trasporto Pubblico Locale. Sono previste audizioni.	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
--	-------------------------

Alle ore 16.30 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Eliana De Vanna)

Il Presidente
(Lucio Valerio Padovani)