



Comune di Genova

COMMISSIONE V – TERRITORIO

Seduta pubblica del 03 novembre 2016

VERBALE

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

Assume la presidenza il Consigliere Russo Monica.

Svolge le funzioni di Segretario la Signora Lunati Liliana.

Ha redatto il verbale la Ditta ISP-Srl.

Alle ore 09:32 sono presenti i Commissari:

3	Anzalone Stefano
9	Bruno Antonio Carmelo
11	Campora Matteo
4	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
12	Grillo Guido
10	Lodi Cristina
13	Muscarà Mauro
14	Musso Vittoria Emilia
7	Pastorino Gian Piero
6	Repetto Paolo Pietro
5	Russo Monica
1	Vassallo Giovanni
8	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	Caratozzolo Salvatore
2	Chessa Leonardo
3	De Benedictis Francesco
4	Farello Simone
5	Malatesta Gianpaolo
6	Musso Enrico
7	Pederzoli Marianna
8	Putti Paolo

Assessori:

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

Sono presenti:

Dott. ssa Pedrazzi (S.O.I.); Dott. Tallero (S.O.I.); Arch. Baldi (Esperto Gruppo Lega Nord); Sig. Marsano (Or.sa); Sig. Rinaldi (Or.sa).

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Pone quindi in discussione l'argomento di cui all'ordine del giorno:

Audizione OR.SA Genova in merito a proposte di trasporto pubblico funzionale.

RUSSO - PRESIDENTE

La Commissione di questa mattina arriva da una Conferenza capigruppo in cui era stata audita Or.sa Tpl Genova e da questa era giunta la richiesta di poter fare una successiva riunione di approfondimento. Oggi abbiamo con noi due rappresentanti dell'organizzazione.

La Commissione ha ad oggetto proposte di trasporto pubblico funzionale. È presente l'assessore Dagnino.

Prima che arrivi la richiesta dai Commissari, leggo una comunicazione che è arrivata da Amt, che era stata invitata all'incontro di questa mattina. Amt ci ha comunicato: "Facendo riferimento al vostro invito riguardante la partecipazione ai lavori della Commissione Consiliare Territorio, avente come ordine del giorno <audizione Or.sa Genova in merito a proposte di trasporto pubblico funzionale>, per precisare che i rapporti tra Amt e organizzazioni sindacali trovano la loro sede naturale in specifici tavoli aziendali, si informa che il sindacato di cui trattasi non è tra quelli riconosciuti in Amt, non avendo sottoscritto né il CCNL di categoria, né gli accordi aziendali. Una nostra partecipazione ai lavori di cui trattasi sarebbe, oltre che improprio, incompatibile. Sarà comunque presente in qualità di auditore il signor Formisano", che è presente e lo ringrazio. L'azienda comunica di restare a disposizione per qualsiasi chiarimento.

Abbiamo esaurito le questioni preliminari all'avvio dei lavori della Commissione. Prego, consigliere Gioia.

GIOIA - UDC

Ho compreso ciò che ha letto, però dato che la società Amt, partecipata al 100% dal Comune, viene ricevuta con tutte le aspettative del caso da una Commissione in cui è presente anche l'Assessore non soltanto gli uffici e i Commissari, credo che la nota poc' anzi esposta sia stata inopportuna. Pur non essendo firmatari e ricordando che abbiamo sempre ascoltato tutti, anche i comitati che non hanno nessuna valenza giuridica, i Consiglieri sono qui per cercare di capire le problematiche e successivamente riportarle.

C'è l'Assessore ai trasporti, non c'è l'azienda Amt. Lo faccio soltanto notare senza nessuna polemica.

RUSSO – PRESIDENTE

Il suo intervento rimane agli atti. Consigliere De Pietro.

DE PIETRO – M5S

Ringrazio l'assessore Dagnino che ha risposto alla chiamata per questa sessione di Commissione.

Ritengo che la non partecipazione dell'azienda sia quasi una insubordinazione, per cui vorrei far notare che va benissimo che ci sia l'Assessore, ma se il Consiglio, attraverso la Conferenza capigruppo, aveva richiesto la presenza dell'ente, o non doveva essere letta la comunicazione oppure il soggetto in questione si sarebbe dovuto presentare. Grazie.

RUSSO – PRESIDENTE

La lettura sta nelle prerogative del Presidente e ci mancherebbe che io non legga una comunicazione a voi indirizzata. È come se mi tenessi della posta, consigliere De Pietro. Possiamo discutere di tutto, ma sulla lettura mi pare un po' eccessivo.

Amt è stata invitata per l'argomento. Restano i pareri sulla partecipazione o meno, su questo i Commissari sono sovrani. Prego, consigliere De Pietro.

DE PIETRO – M5S

La ringrazio di avermi confermato che l'azienda era stata invitata dal Consiglio. A questo punto considero questa una insubordinazione. Grazie.

RUSSO – PRESIDENTE

Lei può considerarla una insubordinazione, però all'inizio della seduta ho detto che Amt era stata invitata e che questa è stata la nota comunicata. Consigliere De Pietro, si chiamano tutti inviti perché non siamo un'autorità giudiziaria, quindi non possiamo costringere. Grazie.

Dopo le precisazioni terminologiche andrei avanti. Abbiamo con noi presenti il signor Daniel Rinaldi e Marco Marsano. Inizia il signor Marsano, prego.

SIG. MARSANO – OR.SA GENOVA

Volevo ringraziare tutti i presenti, il Consiglio Comunale, l'Assessore, perché l'essere ascoltati è importante. Portiamo l'istanza non solo dei lavoratori di Amt, ma anche l'esigenza costituzionale dei cittadini di avere il diritto ad una mobilità.

Ci sarebbero da dire due cose veloci per quanto riguarda Or.sa Tpl Genova. Avrei voluto evitarlo, ma siccome l'azienda non è presente, volevo spiegarvi che cos'è questa organizzazione. Nasce tre anni fa, un mese prima dei famosi cinque giorni di Genova, quelli che ci hanno portato a fare lo sciopero selvaggio. Viene creata per una sfiducia, da parte soprattutto degli autisti, nei riguardi dei sindacati firmatari Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Faisa. Questo perché venivamo da sei anni di accordi a perdere che hanno trasformato noi

dipendenti in soci ad honorem della Amt in quanto, sia per perdita di riposi che di premi di produzione e quant'altro, ci sentivamo un po' tutti soci di questa azienda.

Dopo aver visto svendere una rimessa e le nostre officine Guglielmetti, nasciamo un mese prima dei famosi cinque giorni che abbiamo affrontato tutti uniti con spirito di categoria. Poi sappiamo benissimo come si sono conclusi, cioè con un ennesimo accordo a perdere che ha portato alla privatizzazione e che porterà, secondo la mia e la nostra opinione, all'esternalizzazione di una ventina di linee. Come tutte le opinioni può anche essere sbagliata, ma non lo crediamo.

A tre anni dalla nostra nascita, pur rappresentando il 10% della forza lavoro, in quanto in 36 mesi di esistenza abbiamo portato a casa quasi 170 tessere, proprio perché non siamo firmatari di un contratto collettivo nazionale e di accordi aziendali che ultimamente sono devastanti, ci ritroviamo a non avere l'audizione che meriteremmo all'interno dell'azienda. Vorrei ricordare a tutti quanti che non costiamo niente e facciamo il lavoro di sindacato nel nostro tempo, quindi ci guida solo la passione e la speranza di poter migliorare, apportando delle idee per rendere più efficiente il trasporto pubblico. Mi dispiace che non sia presente l'azienda perché abbiamo sempre dimostrato in questi tre anni la volontà non solo di criticare, ma anche di aiutare, per quanto possibile, il trasporto pubblico locale.

Volevo fare un piccolo riassunto di quello di cui andremo a parlare, che sarà sviluppato successivamente dal mio collega e spero anche da voi attraverso domande. Abbiamo la necessità soprattutto di dare sicurezza. Questa è una azienda che, secondo il nostro parere, non mette in condizione i lavoratori e i cittadini utenti di lavorare e prendere l'autobus in tutta tranquillità. Questo dipende da parecchie motivazioni: la più importante di queste è la vetustà del parco mezzi. La media europea di anzianità delle vetture è sette anni; noi la raddoppiamo tranquillamente, ma abbiamo anche veicoli che sfiorano i vent'anni di servizio, si parla di milioni di chilometri che portano sugli ammortizzatori.

Inoltre abbiamo anche il problema che non abbiamo più delle officine in grado di fare la manutenzione ordinaria e straordinaria, in quanto le officine Guglielmetti sono state vendute nel 2009 per salvaguardare i conti di Amt. Questa è una cosa che mi fa uscire pazzo perché è come se l'Ospedale San Martino per rientrare dai costi vendesse un po' di sale operatorie, è lo stesso concetto. Se un'azienda di trasporto pubblico vende le proprie officine di cosa stiamo parlando? Vorrei prima o poi che qualcuno mi dicesse cosa ha portato nelle tasche dell'azienda la vendita delle officine e della rimessa di Boccadasse, come sono stati investiti i guadagni e come mai stiamo sempre peggio. Non può sparire una rimessa che era del Levante e che aveva una funzione fondamentale per quanto riguarda il servizio e la sua organizzazione, così come le officine, che sono il cuore pulsante di un'azienda di trasporto pubblico. Non ho visto nessuna miglioria; solo ulteriori problemi, gli ennesimi accordi a perdere, per cui non riesco proprio a capire.

È fondamentale comprendere che in questo momento Amt non sta dando un servizio degno di questo nome e tra l'altro lo sta facendo in modo pericoloso per gli autisti e soprattutto per i cittadini utenti. Voglio ricordare che nella visione di smart city di questo Sindaco e di questa Giunta Comunale ci doveva essere un rilancio del trasporto pubblico con la conseguenza diminuzione del trasporto privato. Nel 2015 c'è stato esattamente l'opposto: il pubblico perde in clientela rimettendoci milioni di euro, mentre aumentano le auto, le moto, quindi il privato. Stiamo perdendo sotto tutti i punti di vista, compresi quelli della salute, assicurativo e smart.

Questo è in estrema sintesi quello che siamo e il periodo storico che stiamo vivendo come trasporto pubblico. Se volete, il collega può scendere in modo più specifico su altre problematico, quindi passo la parola al collega Daniel Rinaldi.

SIG. RINALDI – OR.SA GENOVA

Buongiorno a tutti. Basta guardarvi attorno e notate che questi autobus sono in condizioni pessime data l'età.

I mezzi sono vecchi e non si riesce a fare la manutenzione adeguata perché non abbiamo un polo manutentivo. Sono quattro anni che vengono firmati accordi con il Comune, con la Regione, per individuare delle nuove aree. Le rimesse servono per contenere i mezzi e sono stipati talmente tanto che non riusciamo a volte a passare tra un autobus e l'altro. Per la cura dei veicoli ci vogliono spazio e attrezzature; cose che avevamo nella Guglielmetti e che ora non abbiamo più.

La manutenzione ora è affidata a ditte esterne perché privatizzando si migliora tutto. Questo è il concetto in voga. Invece non è così. Noi abbiamo 150 autobus fermi in tutta l'azienda, dati che si possono vedere e sono inconfutabili. A Cornigliano ne avremo una cinquantina, a Sampierdarena una trentina. Abbiamo ad oggi circa una cinquantina di vetture ferme da mesi per motori rotti; motori che non fanno i nostri operai perché li abbiamo dati a una ditta esterna, quindi stiamo aspettiamo che arrivi questa azienda esterna. Il motore è guasto, la vettura è ferma, la gente va a piedi e tutti i giorni si creano questi problemi. Quotidianamente dalle rimesse non ne escono otto, dieci, quindici a seconda dalle giornate perché non abbiamo gli autobus. Abbiamo autisti che la mattina vengono a lavorare perché non gli è stato dato un congedo e poi si siedono aspettando che arrivi un mezzo. Aspetto che il collega, che magari fa una corsa e rientra a una certa ora, mi dia il suo autobus e io vado a fare le mie corse. Non riusciamo a coprire il servizio. Io mi chiedo: il contratto che Amt ha con il Comune come fa ad essere rispettato se gli autobus non escono? La priorità dell'azienda oggi è far uscire il mezzo.

Abbiamo portato centinaia di foto, ma ne avrei a tonnellate che eventualmente si possono visionare. Non siamo nelle condizioni di poter fare un servizio come dovrebbe essere in tutte le città. Con questi veicoli c'è anche un problema anche di mobilità perché la gente sta mezz'ora ad aspettare un autobus alla fermata, lo prende e dopo 50 metri il mezzo si guasta. La gente è esasperata e queste persone se la prendono sempre e solo con chi hanno di fronte, cioè gli autisti, non con la dirigenza. Non si può pensare di risolvere il problema mandando fuori gli autobus. Abbiamo moltissimi mezzi che circolano e non dovrebbero uscire, però c'è una pressione psicologica da parte dell'azienda, soprattutto sugli autisti giovani, che ti dice "se non vuoi uscire poi ti prendi le tue responsabilità". Ci sono colleghi che escono con luci guaste, problemi ai freni, abs, di tutto e di più.

Io ho avuto modo di confrontarmi in questi anni con vari esponenti politici di qualsiasi colore. A noi non interessa, siamo una organizzazione sindacale autonoma. A noi interessa la mobilità, il bene dell'azienda. Sono sedici anni che lavoro in questa ditta, posso dare da mangiare ai miei figli, mando avanti la famiglia grazie ad Amt e voglio che quest'ultima continui a funzionare. Non si può solo pensare al taglio dei fondi. Il Governo e la Regione hanno tagliato e i Comuni sono in difficoltà, quindi gestire il trasporto pubblico è sempre più difficile, però ad oggi si potrebbe migliorare la gestione dei fondi perché ci sono acquisti corretti sulla carta, ma che alla fine sono sbagliati. Faccio degli esempi: abbiamo un ponte idraulico fermo a Cornigliano da un anno che non possiamo usare perché gli autobus non

riescono a salirci sopra. Come si fa a comprare una attrezzatura che poi non puoi usare? Ora si sta cercando di trovare una soluzione, ma quando lo usi per sollevare i mezzi toccano sul soffitto, quindi non ci si può lavorare in sicurezza come si dovrebbe.

Abbiamo comprato cinque vetture sprinter con il contributo della Regione, autobus Mercedes nuovi che abbiamo visto su tutti i tabloid e non li possiamo usare. Non li adoperiamo perché hanno 25 posti e quindi lasciamo la gente a terra. Sono oltre sette metri di lunghezza; sulle linee di montagna non ci vanno perché si incastrano. Come si fa a spendere 614.000 euro per degli autobus che non sappiamo dove impiegare? I nostri responsabili della mobilità stanno diventando matti per trovare le linee dove riuscire ad usarli. Li abbiamo sfruttati nei periodi estivi quando non c'erano le scuole. Una classe di 20 di bambini su un mezzo che ne porta 25, ci metti due genitori, la gente che va a lavorare dove la porti? Sono state fatte delle raccolte firme su più linee dove sono stati impiegati questi autobus. La gente ha iniziato a scrivere all'azienda, la scuola, le suore. Se cerchiamo di mettere su un'altra linea, idem da un'altra parte. Questa è cattiva gestione, non puoi comprare un autobus senza sapere dove lo metti. Chi ha approvato queste cose? È assurdo.

Con tanta buona volontà l'Assessore aveva comprato con il Comune 15 autobus usati, 18 metri. Vetture con un milione di chilometri, che però con una manutenzione fatta bene ne faranno altrettanti, ma non abbiamo un polo manutentivo. Mezzi che dovevano arrivare a giugno perché Amt nel periodo estivo ha una flotta di mezzi che non può usare in quanto vanno in ebollizione ai primi raggi di sole, quindi rimangono per strada e perdiamo tonnellate di acqua, mettiamo in pericolo gli utenti che vanno in motorino e bruciano. In questi anni ne sono bruciati parecchi, ma non a causa della manutenzione e del menefreghismo degli operai. Abbiamo degli addetti che fanno miracoli perché lavorano in condizioni assurde senza ricambi, facendo dei lavori fantastici per riuscire a far circolare questi veicoli. Questi mezzi, non avendo il periodo di sosta al capolinea per potersi fermare e far scendere di temperatura, girano continuamente. Avrete visto tante volte autisti con una cartellina, che è il nostro cronotachigrafo, tabella di marcia, che aspettano l'autobus, si danno il cambio e ripartono immediatamente per poter via la gente. È un continuo andare finché la vettura prende fuoco e scoppia. Questi 15 mezzi hanno una componentistica e delle normative diverse rispetto alla Comunità Europea perché sono svizzeri. Di questi 15 non ne è arrivato neanche uno, siamo a novembre e non ne funziona uno. Questo perché continuiamo a fare gare al ribasso che vengono vinte da aziende che non hanno la competenza per fare le lavorazioni. Queste macchine dovevano avere la videosorveglianza a bordo e sistema di monitoraggio satellitare e la ditta non è in grado di montare queste cose. Mandiamo in straordinario i nostri tecnici specializzati a Torino per cercare di risolvere questi problemi. Ad oggi ne è arrivata una e questa non gira perché ha grossi problemi. Faccio un esempio stupido per farvi capire la situazione: ci sono delle procedure tecniche di sicurezza per mettere in moto la macchina, per evitare l'incidente. Per far avviare il motore e inserire la marcia dobbiamo premere a fondo il pedale, deve esserci il freno a mano inserito, tutti dispositivi tecnici fondamentali. Queste vetture di cui parliamo, una volta che sono in moto, se qualcuno schiaccia il tasto parte perché è diversa la normativa e va adeguata a quella italiana.

Abbiamo fatto un progetto di trasporto e mobilità considerando queste vetture e adesso non ce l'abbiamo. Ci sono colleghi che escono con due o tre cartellini, questo non è lavorare. Anche l'utente che si affida al trasporto pubblico e pensa che con lo smartphone, le app, tra cinque minuti arriva l'autobus, non è così perché il mezzo poi sparisce perché ha cambiato le targhe. Sul display mi diceva che arrivava il 18 tra cinque minuti. Io ho disposizioni che quando arrivo non mi fermo, cambio targa e divento 1, quindi sparisce quel 18.

Abbiamo comprato l'anno scorso circa 800 gomme da neve, gomme termiche invernali per la sicurezza. Le abbiamo montate all'incirca su 200 bus a quattro ruote evitando gli autosnodati. 300 euro a gomma, abbiamo speso circa 240.000 euro senza risultati. Siamo a novembre e di ruote ancora se n'è parlato, nessuno ha detto niente. Ci affideremo al meteo, monteremo le catene. Questa non è progettazione. Come facciamo questo inverno? Non si sa nulla. Con 30.000 euro mettendone uno per rimessa si potevano comprare dei piccoli spalaneve o spargisale. Con 80.000 euro avremmo risolto il problema; li usa il personale di Amt e li adoperiamo sulle linee che servono. Se le strade non si riescono a pulire, anche con le gomme termiche rimaniamo fermi. Basta un mezzo privato che blocca il traffico, posso avere le gomme termiche, ho speso milioni e poi resto dietro a un autoarticolato. È successo. Quest'inverno con le attrezzature possibili e immaginabili, montagne di ore di straordinario degli autisti, emergenza neve e tutto, eravamo fermi dietro le macchine di traverso.

Abbiamo grossissimi problemi di gestione, non c'è dialogo tra gli uffici e nascono questi problemi. Le vetture ferme ci portano anche danni alle assicurazioni e alle pubblicità a bordo. Uno che compra uno spazio pubblicitario e poi l'autobus resta fermo un anno nei depositi ti chiede i soldi indietro. Abbiamo delle perdite di questo genere.

Hanno firmato degli accordi, gli ultimi sulla sicurezza. Ci hanno bypassato. C'è stato un incontro con il Prefetto e il Questore per le ultime aggressioni. Un collega pochi giorni fa ha preso tre pugni sul viso, tre o quattro punti di sutura al labbro e la naso. Pronto soccorso, infortunio e il mezzo è rimasto fermo. Eppure quella vettura è stata dichiarata dall'azienda e dalle organizzazioni sindacali firmatarie idonea al servizio, sicura al 100%. E' un foglio di plexiglass spesso tre millimetri, che basta fare così cede e poi gonfi di botte l'autista. Questa non è sicurezza. Abbiamo comprato finalmente le macchine con la videosorveglianza a bordo. Ne sono arrivate 28 e nessuno ha montato gli adesivi previsti dalle legge, quindi quelle registrazioni sono inutili. È una presa in giro. L'utente che sale e non vede l'adesivo può addirittura denunciare l'azienda per violazione della privacy. Che me ne faccio di telecamere che non posso usare? Tra l'altro non sono monitorate, non hanno la famosa fonia che permette di metterci in contatto con l'azienda in caso di pericolo. Li smontiamo da quelli vecchi che rottamiamo per montarli su questi, ma gli operai non ci sono, sono pochi, sono dietro a mille lavori. Ora ci troviamo con vetture nuove, tecnologicamente avanzate e non ci facciamo nulla. Possibile che non si è pensato nel tempo che sono arrivate queste macchine, di comprare gli adesivi e montarli? È assurdo.

Al centro operativo per ridurre i costi il personale viene messo in cassaintegrazione. In direzione ci sono otto postazioni e quotidianamente sono coperte tre o quattro, la sera dopo una certa ora resta una persona. Di notturne ce ne sono tre o quattro. Se in due chiamano che hanno bisogno perché c'è una emergenza a bordo non risponde nessuno. Ugualmente di giorno. Tre o quattro persone stare dietro a tutto il servizio pubblico sul bacino genovese è da diventare matti. Non si può pensare che due persone, tre o quattro riescano a star dietro a tutti gli autobus, ai soccorsi, ai problemi della sicurezza. I tempi di risposta devono essere certi, ci vuole protocollo e tutto questo non c'è. È tutto gestito dalla fortuna e Amt è tanto fortunata perché ad oggi non ci è ancora scappato il morto, però non ci si può affidare solo alla sorte, ci vuole una progettazione. Ci vuole che qualcuno in Comune, visto che l'azienda è pubblica, visioni queste mancanze.

Come organizzazione sindacale, al contrario di altri enti, siamo lavoratori. Viviamo i disagi dei lavoratori e degli utenti tutti i giorni. Non siamo il classico sindacalista in giacca e cravatta che sta in direzione 365 giorni all'anno a spese della collettività. Io sono in divisa

perché vado a lavorare. Quando ho finito qua fino alla dieci e mezza sono a guidare. Non veniamo ascoltati.

Non voglio creare problemi o scompigli. Siamo qua per chiarire dubbi e dare delle risposte. Io interrompo, finisco qua. Siamo pronti a rispondere alle vostre domande. Voi chiedete, non c'è problema.

Posso fare un esempio lampante: io non sono appassionato di calcio, mi interesso di altro, però vedo che se una squadra di calcio perde una, due, tre partite, viene esonerato l'allenatore e vengono messe in campo tutte le misure per cambiare la formazioni di gioco. Amt è una squadra che perde da anni e anni, ma la colpa è dei lavoratori, solo e soltanto degli autisti e degli operai. C'è qualcosa che non torna.

Ci sarebbe da parlare ore ed ore di mille cose, però vorrei delle domande da voi e noi cerchiamo di darvi delle risposte. Grazie a tutti.

RUSSO – PRESIDENTE

La ringrazio. Assessore.

DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ E TRAFFICO

Volevo soltanto contestualizzare un minimo gli argomenti che abbiamo trattato finora, non entrando nel merito.

Come abbiamo detto molte volte e com'è noto, il parco mezzi di Amt, come denuncia la stessa azienda e il Comune, ha un'età esageratamente alta. Noi abbiamo cominciato a dirlo quando abbiamo avviato questi anni di amministrazione.

L'acquisto degli autobus è competenza in Italia delle Regioni. Nel 2013 è stato posto con forza, anche dai lavoratori, alla Regione Liguria questo tema ed è stato firmato a novembre un accordo che prevedeva l'arrivo di 200 autobus nuovi in quattro anni a partire dal 2014. Oggi ne sono arrivati 16 e forse altri 5. Questo crea delle difficoltà. C'è stato qualche acquisto fatto dall'azienda e dal Comune in autonomia, però con le scarse risorse che si hanno perché non c'è la competenza.

Anche il contratto di servizio, cioè le fonti di finanziamento che sostengono la prestazione sono per gran parte riconducibili nel sistema legislativo nazionale alle competenze regionali. La legge quadro generale dice che il 35% della copertura del costo deve essere sostenuto con la tariffazione – noi siamo al di sopra di questa cifra – e l'altro 65% dai contributi pubblici. Il sistema del trasporto pubblico in Italia con una forte caratterizzazione sociale. Questo 65% deve arrivare dalle Regioni con i finanziamenti statali di quello che si chiamava un tempo il Fondo nazionale trasporti. In molte regioni c'è stato un grande investimento con risorse autonome. Il nostro contratto di servizio in primis è finanziato dalla Regione e, in subordine, dal Comune.

Nel 2014 abbiamo registrato meno dieci milioni di finanziamenti regionali rispetto al 2009; adesso saremo circa meno undici e mezzo. Dal 2009 il finanziamento regionale è calato in maniera costante e riassorbire sul sistema questo importo in relativamente pochi anni è qualcosa di notevole. La storia del trasporto pubblico della nostra città determina questo grosso contributo da parte del Comune; cosa che in altre città, come Torino, è molto più ridimensionata perché le Regioni intervengono.

In questo contesto il contratto di servizio è ampiamente rispettato. Abbiamo tenuto con grande difficoltà, ma con enorme impegno da parte dell'Amministrazione Comunale e

sostanzialmente non ci sono stati in questi anni dei tagli nel servizio. Quando in tempi recenti sono emerse situazioni particolari – ne stiamo trattando una in questi giorni per la Val Bisagno – non solo non abbiamo operato un taglio, ma siamo andati a rispondere ad esigenze reali e forti.

Il tema dell'equilibrio del trasporto pubblico è un tema nazionale, così anche come la tematica del rinnovo del parco mezzi. Volevo soltanto ricordare questa cornice generale.

RUSSO – PRESIDENTE

Signor Marsano.

SIG. MARSANO – OR.SA GENOVA

Rispondo punto su punto. È vero che ci sono stati meno finanziamenti, ha ragione l'Assessore quando dice questo, quindi concordo su questa analisi. È anche vero però che i soldi che arrivano sono spesi male e sono sprecati perché non c'è una dirigenza, né una politica locale che ha a cuore il finanziamento del trasporto pubblico e la sua evoluzione in ottica smart. La bigliettazione elettronica, per esempio.

Uno dei grandissimi mali del trasporto è quello della evasione tariffaria. Loro continuano a dire che è di circa il 6%, ma badate bene che è sul controllato. In realtà l'evasione, secondo i nostri dati visto che facciamo questo lavoro, è attorno al 20, 30%; un'altra cosa che si potrebbe evitare facendo un investimento sulla bigliettazione elettronica. Attualmente abbiamo un sistema che non funziona e che è stato fortissimamente voluto dalla Giunta Regionale precedente. Ha avuto un costo di milioni di euro e non funziona. Mi dispiace doverlo dire, ma noi abbiamo avuto l'occasione di parlare con Vesco che l'ha difesa. Quindi c'è da fare questo lavoro importante sulla bigliettazione elettronica che porterebbe sicuramente degli introiti.

Ci dispiace che il Comune non abbia evidentemente abbastanza a cuore il trasporto pubblico perché la dirigenza Amt è specchio politico. I tagli delle linee ci sono stati e sono sotto tutti gli occhi di tutti perché il servizio è peggiorato. Sarà esternalizzato su venti linee del Ponente e ogni giorno si fermano mediamente dai 5 ai 15 cartellini per rimessa. Questo secondo me è un ridimensionamento del servizio pubblico.

Visto che a breve farete voi le domande, ve ne voglio fare una sola io. Poi, se avrete voglia, quando intervenite mi rispondete. Mi fate per favore un singolo esempio di privatizzazione dei servizi pubblici che in Italia ha portato a un miglioramento del servizio stesso, dello stato dei lavoratori e della fruizione da parte dei cittadini? Grazie.

RUSSO – PRESIDENTE

Consigliere Bruno.

BRUNO – F.D.S.

Grazie. I temi trattati sono molti. Io sono convinto che non esista un servizio di trasporto pubblico che esca in pareggio e quindi bisogna decidere se fare come in Inghilterra, che in parte sta tornando indietro, in cui si tengono di fatto solo alcune linee di trasporto di forza oppure se si ritiene di mantenere e addirittura ampliare un sistema di trasporto diffuso

sul territorio. Sono discussioni già fatte in questa aula relativamente alla necessità dei finanziamenti da parte della Regione e da parte dello Stato, con il problema che, secondo me, i soldi ci sono nonostante la crisi, ma vengono impiegati negli F16 piuttosto che nel salvataggio delle banche e non degli insolventi. Detto questo, mi pare che questo sia sicuramente interessante, ma non decisivo.

Io vorrei chiedere, se fosse possibile, le risposte rispetto agli esempi di mala gestione che sono stati evidenziati dagli interlocutori. I soldi che arrivano vanno spesi bene. Sono stati fatti alcuni casi di utilizzo non ottimale dei fondi che sono arrivati e bisognerebbe capire se l'Amministrazione condivide questa cosa e interviene per evitare che ci siano ulteriori comportamenti in questo senso oppure no.

Chiedo invece agli interlocutori se loro ritengono che le politiche di mobilità del Comune di Genova siano adeguate alla promozione del trasporto cittadino oppure no. Mi risulta che sia stata in parte bloccata l'implementazione di nuove corsie riservate agli spostamenti pubblici. In alcuni casi mi pare che siano state ridotte in alcune zone della città che io frequento. Quindi vorrei chiedere che tipo di giudizio danno, visto che hanno fatto un intervento ad ampio spettro, su questo argomento.

Ritengo che una politica di mobilità che favorisce il servizio possa costituire anche un sistema di promozione e risparmio. Rimane il problema evidente della manutenzione che non può andare avanti così. Chiedo all'Amministrazione come intende affrontare queste problematiche e non tratto il tema più generale della bigliettazione. Esiste una rete delle città europee in cui si ritiene che, essendo un trasporto pubblico, debba ricadere sull'interna fiscalità generale e che quindi per i residenti il servizio sia gratuito, sia già stato pagato con le tasse. Questo significa andare contro i diktat europei che chiedono di diminuire la tassazione per certi versi, le politiche finanziarie speculative. Non dico che lo dobbiamo fare noi in dieci minuti; questo argomento personalmente non lo toccherei. Approfonderei le tematiche relative al giudizio che danno gli interlocutori rispetto al PUM, ma anche alla gestione concreta e alle politiche di mobilità del Comune e nello stesso chiederei all'Amministrazione come ritiene di rapportarsi alle denunce avanzate sull'esercizio poco oculato dei soldi, seppur insufficienti, che arrivano.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere Lodi.

LODI - PD

Grazie, Presidente. Sono un po' stupita perché è la prima volta che, al di là del merito e delle questioni che vanno approfondite, un sindacato Amt arriva ponendoci un problema di funzionamento dell'azienda e non di stipendio. In questa aula siamo stati ricattati, messi sotto scacco, aggrediti verbalmente e il tema era solo quello. Questa città, questo Comune e questa Amministrazione ha avuto delle situazioni in cui è stata ricattata su questi temi da quei sindacati che oggi non sono qua e voi non rappresentate. Quindi sono curiosa di capire un po' il rapporto con le altre rappresentanze sindacali perché c'è una netta differenza.

Il fatto che l'Assessore abbia condiviso questa Commissione, che è anche politicamente difficile non essendo un sindacato che è al tavolo, è una dimostrazione di volontà di trovare dei punti e di confrontarsi. Vi ringrazio dell'onestà intellettuale, al di là delle eventuali discussioni.

Il discorso dei finanziamenti. Noi siamo governati da due anni da una Regione di centrodestra, che nei giorni scorsi ha deciso in chiusura di bilancio di mettere 30 milioni di euro sull'acquisto di un palazzo di De Ferrari, che avevamo già deciso di dismettere perché costava troppo e avevamo già comprato una torre che adesso è in affitto, ma che avrebbe ammortizzato i costi. E noi andiamo a fare un mutuo di 30 milioni di euro.

Io capisco il discorso critico dell'Assessore che dice "la Regione ci ha tagliato i soldi". potrà aver fatto male la Regione, ma hanno sempre dimostrato che i soldi non li avevamo. Qui abbiamo la dimostrazione che esiste la possibilità di avere del denaro, ma che viene utilizzato in altro modo. Mi aspettavo sinceramente, non solo da Or.sa, ma anche da tutte le categorie che sono venute qui, una bella invasione in Consiglio Regionale. Adesso scopriamo dalla delibera che il trenino di Casella, per cui ci siamo riempiti tanto la bocca, ha il biglietto a 4,50 euro per i non residenti. Va bene tutto, tanto noi compriamo De Ferrari.

I sindacati che oggi non sono qui vengono e l'unica cosa che sanno dire è che è colpa del Pd. Per fortuna loro da due anni il Pd non governa più la Regione. Il problema è che in questo tempo non mi pare che siano aumentati gli autobus, né gli investimenti, né il trenino di Casella è diventato gratis.

Io mi aspetterei una discussione politica e pregherei l'Assessore quando fa l'analisi di introdurre questo elemento, perché è vero che le Regioni non hanno dato fondi, ma adesso dimostrano di averceli e allora andremo tutti a farci una bella gita la domenica per vedere come abbiamo speso bene i nostri soldi. Questo per dire che la tematica trasporti e il sociale sono sempre temi che escono in campagna elettorale, politicizzati, dove tutti vogliono sempre far tutto. È la prima volta che mi viene detto che ci sono degli autisti che arrivano e non hanno gli autobus. Se è vero o meno questo va verificato, però i soldi il Comune di Genova li investe, non possiamo dire il contrario. Forse è un problema diverso. Forse sarebbe da battere i piedi non solo qua, non solo al Governo, ma anche in Regione, perché il Governo ha fatto delle scelte e sono stati ridotti i trasferimenti su tutto, non solo il trasporto pubblico.

In questa fase, così come si poteva contestare l'Amministrazione Regionale precedente in maniera importante, proverei a lavorare su una contestazione di quella attuale perché se la situazione è grave possiamo anche dire che è a causa di quelli che hanno perso, gliel'abbiamo pure riconosciuta la colpa, ma andiamo avanti.

La questione di Genova che è molto particolare andrebbe sottolineata rispetto ad altri comuni. Un tema che abbiamo avuto modo di trattare e che ho affrontato discutendone con Or.sa è quello di tutte le strade in deroga che creano grandissimi problemi ai nostri autisti perché questi ultimi non hanno la possibilità di rientro reale, in quanto non c'è lo spazio e non possono lasciare libera la corsia di via. Questo non ce l'hanno non perché il Comune è cattivo, bensì perché la conformazione di Genova non lo permette. Tutto questo crea incidenti, traffico, la questione dell'omicidio colposo che è un problema notevole. C'è tutta una serie di difficoltà che politicamente andrebbero poste alla Regione non solo in termini di batter cassa e con questi 30 milioni si apre un fronte che in questi anni non si era mai avuto perché le amministrazioni regionali hanno sempre detto che non si possono spendere soldi.

Oltre ai quesiti posti precedentemente, vorrei capire se e come la nostra azione politica come Comune, dove la maggioranza per ora è di centrosinistra, possa organizzarsi rispetto alle ultime notizie finanziarie. È vero che voi non avete dimostrazione del fatto che una gestione pubblica abbia portato a buone cose, però è anche vero che tale problema è sempre stato posto solo per alcune questioni che erano la difesa di alcuni posizionamenti. Se la gestione pubblica vuol dire che devo tutelare certi aspetti categoriali, io non sono d'accordo. Se invece questo concetto significa buon funzionamento, allora possiamo parlarne.

I servizi sociali sono gratuiti, aperti ai cittadini e sono dati in gestione prevalentemente a terzi. Quindi è anche possibile fare questo, però bisogna capire qual è l'obiettivo. Quelli che vengono presi adesso in Amt non è che vengono assunti come quelli di alcuni anni fa. Su Amt c'è stata anche una grossa strumentalizzazione nella discussione che ha fuorviato e ha impegnato l'Amministrazione a doversi difendere da aggressioni su questioni che forse non erano le più importanti.

Visto che siete qui e che l'Assessore ha mostrato disponibilità all'ascolto, spiegateci politicamente come vi piazzate dentro l'azienda.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere Malatesta.

MALATESTA - PC

Grazie, Presidente. Mi sembra che questa mattina siamo riusciti ad affrontare, come diceva la collega, le questioni non salariali, ma di funzionamento dell'azienda o meglio di malfunzionamento dell'azienda. Il fatto che non sia presente fisicamente l'ente è un elemento che ci porta vantaggio rispetto al dotarci come Amministrazione di un sistema di controllo dell'azienda. Va bene che quest'ultima debba rimanere così, pubblica al 100% e tutto quanto, ma rispetto al controllo del management e di quelle che sono le sue azioni dovremmo dotarci di qualche strumento in più, come forse avevamo una volta. Mi sembra che nella fase di privatizzazione il confronto e lo scontro tra quelli che erano i doveri dell'azienda e il suo controllo c'era; adesso con la partecipazione totale del Comune questo confronto non c'è o, per meglio dire, c'è, ma non viene messo in evidenza.

Ci viene detto che ci sono otto, dieci cartellini come minimo, che mi specifichereste poi se sono a rimessa o nell'arco di tutta la giornata, che non vengono esercitati come linee. Come amministratore pubblico mi domando se nei 30 milioni che do alla ditta sono compresi quei cartellini, rispetto ai quali è compito dell'azienda farsene carico perché io pago un servizio pubblico, non il cartellino alla persona che lavora presso l'ente. Se questi non ci sono sul territorio per incapacità gestionale dell'azienda devo avere uno strumento per cui non riconosco quei chilometri e quei passeggeri non trasportati.

A differenza dell'Assessore, non posso prendere da subito le difese della ditta, per cui non ci sono soldi, non riesce a fare manutenzione o qualche altra cosa. La prima fase è dire: mi do di elementi più oggettivi possibili di confronto con l'azienda come se fosse "privata", perché è così che riesco a mettere in esame la sua attività.

Vorrei capire i fatidici modelli 700, cioè i modelli che gli autisti ogni fine turno compilano con gli elementi dell'autobus che non funzionano e se c'è un report sintetico. In caso contrario, se c'è necessità di farlo formalmente, vorrei documentazione di questa analisi, perché ogni volta che uno lascia una vettura in rimessa o stacca dal turno viene consegnato un documento in cui vengono segnalate le anomalie. Queste ultime a me risulta, anche da questa audizione, che non vengono riparate e quindi l'autobus viene rimesso in corsa. C'è un sistema che forse potrebbe funzionare perché c'è già una modalità di controllo. Bisognerebbe capire in che modo renderlo efficiente e come mai non viene adottato in maniera puntuale.

Rispetto alla bigliettazione elettronica, mi farebbe piacere sapere quanto è stato l'investimento dell'azienda in questa sperimentazione dell'abbonamento che ho fatto anche io, che mi dicono non essere elettronico, ma venire spacciato in quel modo. A volte si fanno

delle azioni che non si sa se siano delle azioni strategiche, se c'è un input di qualche tipo, però l'azienda le fa e le paga. Siccome i 30 milioni li mettiamo noi, sarebbe carino sapere le ragioni per cui si è adottato questo sistema. Spero che non si vadano a fare investimenti sulle emettitrici di biglietti automatici, il nuovo modello, dopo le quattro che si sono acquistate perché, nel caso dovesse verificarci ciò, farò una procedura di segnalazione alla Corte dei Conti. Le emettitrici di nuovo modello, che sul giornale sono state descritte come elemento di avanguardia che ci salvano dalle brutte figure con i turisti, nel dare la risposta si è scentrato completamente il problema perché si è detto che la questione segnalata riguardava l'emettitrice nuova dell'aeroporto. Bisogna trovare un sistema per cui ci sia sempre l'omino che va a caricare le macchinette. È solo quel problema lì. Prima forse c'era una modalità conviviale di gestione del servizio per cui c'erano delle persone che le andavano a rifornire, mentre adesso mi sembra che non ci sia più questo sistema o che sia diluito troppo nel tempo. Un dato forse ci potrebbe essere utile anche in termine di amministrazione come recupero nostro: sapere quanti tagliandini cartacei emettiamo, quanti ne vengono cambiati, in modo che incassiamo di più perché vengono persi i tagliandi di rimborso. Io lo faccio spesso, me ne assumo la responsabilità. Con lo scooter non riesco a fare benzina per 10 euro e quindi perdo sempre 80 centesimi o un euro. Se riesco a ricordarmi di ripassare dallo stesso distributore riesco a darlo. Sulle macchinette della Amt avviene allo stesso modo. Se questo rappresenta un aumento di introito, se riuscissimo ad avere dei dati tecnici, potrebbe essere un elemento in aggiunta, anche perché il turista a volte è disposto a pagare di più. Questo forse è anche giusto, tutti quando siamo in vacanza facciamo meno caso al centesimo.

Rispetto ai soldi, possiamo attaccarci ai 30 milioni. In politica la possiamo buttare solo ai 30 milioni del Palazzo di Piazza De Ferrari, ma vi dico anche che all'esame della Camera c'è il Decreto fiscale. All'articolo 11 si dice che per il trasporto pubblico locale Campania e Molise ci sono soldi cash per l'emergenza. Forse varrebbe la pena porre attenzione, a partire dai parlamentari di maggioranza in poi, per vedere se ci fosse anche qualche soldino che arriva sul nostro trasporto pubblico, visto che gli autobus vetusti mi sembra che lo siano sia in Campania e Molise che nelle altre regioni.

Rispetto ai soggetti esterni che lavorano per conto dell'azienda, in particolare sulle grandi manutenzioni, se fosse possibile avere un elenco dei soggetti con il fatturato che viene dato all'esterno, per capire alla fine il risparmio in riferimento all'assetto industriale manutentivo della Amt e quanto invece abbiamo dato fuori. Con quei dati si può iniziare a fare uno studio di analisi su una rimessa o uno spazio adeguato per le manutenzioni poteva essere tenuto o no.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere Grillo.

GRILLO - PDL

Ho apprezzato molto gli interventi dei sindacalisti oggi auditi e li ringrazio sentitamente. Credo che oggi dobbiamo anche evidenziare, rispetto agli interventi che ci sono stati, una svolta da parte della rappresentanza sindacale, che in questo caso non ha soltanto ignorato il problema degli emolumenti o le scadenze contrattuali, ma ha sottolineato tutta una serie di anomalie, il cui prezzo in buona sostanza lo pagano i cittadini. Per me è stata anche un elemento di novità l'audizione ed è per questo che li ringrazio.

Per quanto riguarda i finanziamenti nazionali, che l'Assessore ha dichiarato che nel tempo sono venuti in calando – vado in modo molto sintetico perché dietro le mie proposte c'è la richiesta di documentazione – sarebbe opportuno, partendo dal Governo Berlusconi, passando per il Governo Monti per arrivare al Governo Renzi, rilevare annualmente il calo di che entità è stato, perché questi dati statistici utili al fine di evitare strumentalizzazioni di natura politica.

Parlando della Regione, collega Lodi, intanto dobbiamo evidenziare che la grande carenza sta nella Giunta Burlando che non ha rispettato il famoso acquisto di 200 autobus e quant'altro; elemento che non si può dimenticare.

Per quanto riguarda invece gli eventuali tagli della Giunta Toti, mi fa specie che abbiamo audito in questa aula non più di due mesi l'assessore Berrino e la consigliera Lodi è stata silente. Quale migliore occasione, consigliera Lodi, per evidenziare ciò che lei ha denunciato? Anche in questo caso mi rivolgo a lei, Assessore. Non sono ancora due anni il Governo Toti, siamo a un anno e mezzo. Ci fornisca dei dati perché non sono per difendere ad oltranza la Regione; anzi, spesso e sovente in questa aula ho fatto anche delle proposte atte a stimolare o comunque a coinvolgere la Regione nelle scelte che riguardano gli enti locali. Ci fornisce anche sotto l'aspetto finanziario in riferimento alla Giunta Toti l'andamento economico rispetto agli anni precedenti. Sono dati utili, necessari e opportuni, anche perché, a mio giudizio, l'Anci regionale, l'Anci cittadina non svolge un ruolo attivo nei confronti né del Governo, né della Regione o delle regioni. L'Anci è silente. Noi oggi parliamo di Genova, ma c'è anche il trasporto provinciale che deve alquanto preoccuparci.

Rispetto alle questioni poste, il Comune svolge un ruolo di monitoraggio? Amt è una società partecipata a maggioranza del Comune. Che attività svolge il Comune sotto l'aspetto del monitoraggio e del controllo delle attività che vengono svolte all'interno di Amt? Io vorrei capire i meccanismi di monitoraggio e di controllo in cosa consistono, se vengono effettuati, se ne discendono delle relazioni che segnalano determinate anomalie. Ci fornisca questi dati accertativi del Comune sull'azienda.

Infine, propongo a lei, Presidente e all'Assessore, che l'attuale verbale di seduta consiliare sia inviato alla Amt, richiedendo alla stessa una risposta scritta rispetto alla questioni poste da parte dei sindacati e dei colleghi. È inammissibile, incomprensibile che l'azienda oggi non sia presente a questi lavori.

Assessore, non si dimentichi le mozioni del Consiglio Comunale. C'è una mozione che riguardava gli studenti, sulla quale la Giunta doveva riferire entro settembre di quest'anno e, come sempre sugli ordini del giorno, ha disatteso. Se vuole, poi raccoglierò tutte le mozioni che riguardano il pubblico trasporto. Alla prima pratica che verrà in Consiglio lo ricorderò.

RUSSO – PRESIDENTE

Volevo solo ricordare, consigliere Grillo, che invieremo alla Amt il verbale e la richiesta di risposte scritte come domandato. Rammento inoltre che c'è un auditore dell'azienda che sicuramente sta prendendo nota. Consigliere Muscarà, prego.

MUSCARA' – M5S

Grazie, Presidente. Volevo ringraziare i lavoratori che oggi sono venuti utilizzando il loro tempo perché non sono pagati, non hanno distacco sindacale e quindi avrebbe acquisito ancora più valore il fatto che fosse presente l'azienda. Probabilmente i dirigenti di Amt non

sanno che qui non si fanno tavoli sindacali. Questa era una Commissione nella quale si era richiesto l'intervento dei lavoratori di Amt e dell'azienda; evidentemente quest'ultima ha di meglio da fare che venire a rispondere a domande lecite che i lavoratori fanno. I dipendenti hanno detto che sono amministrati da una ditta che non è capace e questa ne è la dimostrazione. Questa la trovo una cosa molto grave.

Rispetto a quanto hanno detto i lavoratori, avrei avuto da fare delle domande ai dirigenti di Amt. Assessore, le farò a lei visto che i vertici dell'azienda sono molto occupati a fare altro. Per quanto riguarda la scarsa manutenzione, si è parlato del fatto che nel 2009 per fare cassa è stata venduta l'officina Guglielmetti che funzionava benissimo. Allora era stata valutata circa 26 milioni di euro e si era detto che la riconversione di questa officina era troppo costosa e quindi non valeva la pena riconvertirla, bensì dare in appalto la manutenzione. Si è fatta questa scelta, mi pare che i risultati oggi siano sotto gli occhi di tutti: autobus che si incendiano, mezzi che escono in condizioni precarie. È vero, qui c'è una responsabilità della Regione che non ha provveduto a fornire dei mezzi che aveva promesso, ma è altrettanto vero che con le risorse che abbiamo sembra che non si stia lavorando nel migliore dei modi. È chiaro che le responsabilità di queste scelte fatte dalla Regione non è solo dell'Amministrazione attuale, ma anche di quella precedente che è dello stesso colore politico della Giunta che attualmente governo al Comune di Genova.

Vorrei tanto alcune dati da lei, Assessore. Vorrei sapere da quando si è dismessa l'officina Guglielmetti quanto è stato incassato dalla vendita e quanto si è spesso da allora sino ad oggi per la manutenzione dei mezzi. Dato che allora si era detto che era una operazione economicamente non sostenibile, vorrei che lei mi convincesse, visto che Amt ha pensato di non partecipare alla Commissione, che quello è stato un intervento economicamente sostenibile e che quindi abbiamo risparmiato un sacco di soldi chiudendo l'officina e dando la manutenzione agli esterni, che a quanto pare non è assolutamente sufficiente.

Si è parlato anche di mezzi nuovi acquistati in modo non consono a quelle che erano le necessità dell'azienda. Vorrei sapere i veicoli a 25 posti che sono stati acquistati perché non sono utilizzabili. A quanto pare tali posti su alcune linee collinari non sono sufficienti. Alcuni Consiglieri hanno chiesto dov'è che l'azienda ha sbagliato. Vorrei capire perché Amt, in previsione di una gara di appalto che attualmente dovrebbe essere quasi in fase di dirittura d'arrivo, prevede la cessione delle linee collinari in tre lotti a dei privati. Tra l'altro queste linee sono proprio quelle che utilizzerebbero i mezzi a 25 posti. Mi domando qual è quell'amministratore che acquista dei mezzi per fare servizio sulle linee collinari e successivamente decide di dare in appalto le stesse linee. Vorrei sapere se questi mezzi che sono acquistati sono già fermi e se diamo in appalto le linee collinari. Tra l'altro mi sono letto la gara e prevede proprio l'utilizzo di questi mezzi in uno dei tre lotti.

Si è parlato di uscita di automezzi in condizioni di non regolarità. Mi è sembrato di capire che alcuni giovani autisti si trovano di fronte al fatto di dover scegliere se opporsi ad uscire col mezzo quando magari il veicolo ha una lampadina bruciata e mi sembra inoltre di aver compreso che in qualche modo ci sia una pressione da parte dell'azienda affinché questi escano con i mezzi non in regola. A mio parere non dovrebbe essere una scelta dell'autista uscire o no se c'è la lampadina bruciata sul bus. Il codice della strada prevede che se il mezzo non è in piena efficienza non può circolare. Perché dobbiamo lasciare la responsabilità agli autisti? Io ritengo che chi gestisce i parchi degli autobus siano obbligato a consegnare il mezzo in condizioni perfette. Se questo non avviene, c'è di nuovo una mancanza da parte

della ditta. Quindi le domando: è possibile che i mezzi escano in condizioni non consone? Se è così, chi è deputato al controllo?

Per quanto riguarda l'acquisto dei nuovi mezzi, il Comune ha cercato di fare uno sforzo per acquistare dei veicoli che in qualche modo tamponassero la mancanza della fornitura da parte della Regione. Però questi 15 mezzi di cui tanto si parla, acquistati nel febbraio 2016 se ben ricordo, mi risulta che siano ancora fermi e vorrei capire il perché. Qui veniamo nella responsabilità dell'azienda. Qui non è colpa della Regione Liguria se l'azienda acquista dei mezzi che non sono in regola con le norme. Mi pare che questi veicoli si sono dovuti mandare in officina perché la normativa della Svizzera è diversa da quella che si applica in Italia. Siamo a novembre, quindi dieci mesi dopo questi mezzi non circolano. Erano già mezzi vecchi e li stiamo facendo invecchiare nelle officine. Visto che lei dice giustamente "la responsabilità non è tutta nostra perché purtroppo sono diminuiti gli investimenti sul trasporto pubblico", come è vero, sono responsabilità più alte, almeno su quello che gestisce l'azienda mi pare che non si stia andando nella direzione giusta. Grazie.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere Musso.

MUSSO ENRICO - LISTA MUSSO

Grazie, Presidente. Fa un certo effetto sentire come stanno le cose dalla viva voce di chi ci lavora nell'interesse dei cittadini e non i soliti amministratori o i soliti politici.

Devo dire che di fronte a una riunione come quella di oggi e agli interventi dei signori Marsano e Rinaldi, qualche volta mi domando cosa fanno i giornalisti, per dire che oggi che è giornata di Giunta sono probabilmente a bivaccare nella buvette e potrebbero fare qualche passo in più. Mi domando anche cosa fanno i 16, 17 sindacalisti in distacco permanente. A me fa piacere sapere che il signor Rinaldi, se non sbaglio, quando ha finito qui comincia il turno di guida. Mi domando cosa faccia l'azienda se è stata, come qualcuno ha detto, invitata a questa riunione. Si è quasi voluto togliere la parola ai nostri ospiti di oggi di fronte a denunce peraltro gravissime e un po' si sono zittiti perché dopo gli interventi che ci sono stati hanno chiuso in trenta secondi. Non ci hanno fatto vedere delle foto che dicono di avere e credo che le vorremmo vedere. Devo dire che, a differenza di quanto hanno detto altri Consiglieri, a me non interessa affatto come si piazza politicamente. Mi stupisce che altri lo abbiano chiesto.

Al di là di quello che è stato detto oggi, da tempo mancano in questo Consiglio Comunale aggiornamenti significativi sull'andamento dei costi e dei ricavi di questa azienda. A me risulta, ma posso sbagliare, che i passeggeri sono in diminuzione malgrado una notoria rigidità della domanda perché è una condizione necessaria e tutte le alternative sono più costose. Mi risulta che i costi a chilometro sono tutt'ora maggiori di circa un euro e mezzo, due, in percentuale vuol dire il 25%, rispetto, a seconda dei casi, alle altre aziende liguri o alle altre aziende italiane di città di pari dimensioni. Se non è così, vorrei che venisse dichiarato ufficialmente a verbale.

Il ricorso al subappalto credo dimostri che c'è tutt'ora notevole differenza tra il costo al chilometro della Amt e il costo a chilometro delle aziende a cui si vuol subappaltare. Vorrei anche sapere chi certifica il 35%, il conseguito ricavo sui costi d'esercizio, perché secondo me è uno di quei casi in cui, come per i rifiuti, le autocertificazioni sono poco autorevoli e

devono essere superate. I dati sull'evasione sui mezzi Amt, come è stato detto anche dai nostri ospiti, ma è noto, si riferiscono alle persone che vengono effettivamente controllate e non all'evasione reale che è molto maggiore.

Quando si dice, ed è vero, meno dieci milioni, undici milioni, dieci e mezzo, di finanziamento pubblico in un certo numero di anni, ma comunque pochi, se sono giusti i dati di partenza significa meno 30, 40 centesimi a chilometro, ma se c'è un delta di costo di due euro, certamente non è piacevole per nessuno questa decurtazione, però non è una cosa che non si può affrontare spendendo meglio i soldi che comunque ci sono, sono molti e sono più di tanti altri contesti nazionali e internazionali dove il servizio funziona meglio.

Manca a questo Consiglio un qualunque report sulla sicurezza dei mezzi. Oggi abbiamo sentito delle gravi denunce che per fortuna sono finite a verbale e quindi adesso che c'è una traccia scritta forse qualcosa comincerà a muoversi. Anche degli autisti, Assessore, lei sa che mi sono ripetutamente interessato. Più di un anno fa, parliamo dell'estate 2015 quando ho fatto qualche iniziativa di Consiglio, lei, Assessore, ha risposto sempre in buona fede, ma quasi con una certa sufficienza come per dire "lei non è informato, noi stiamo facendo un sacco di cose". Starete facendo un sacco di cose, ma è passato più di un anno e a quanto pare non si vede molto. Anzi, mi permetto di dire che la protezione di plexiglass messa lì, se viene rotta diventa addirittura una arma impropria perché è tagliente come un coltello. Mi sembra che siamo molto lontani da quello che un'azienda normale dovrebbe fare.

Non c'è nessun report al Consiglio Comunale sullo stato del contratto di servizio. Lo dico da cittadino che ogni tanto prende l'autobus e non la bicicletta: a me pare che il livello del servizio sia peggiorato. Assessore, non so se lei prende l'autobus, ma se lo prende ci dica cosa ne pensa e lo dica magari anche agli utenti così vediamo come reagiscono.

Non c'è mai nessun report sulla bigliettazione elettronica che io, ma non solo io, candidato sindaco di quasi cinque anni fa, ho detto essere uno dei pilastri. Non ci si venga a dire che non ci sono le risorse perché fatemi un esempio di una città dove è stata introdotta la bigliettazione elettronica che non ha comportato dei benefici finanziari per l'azienda, non il piacere degli utenti di non maneggiare gli spiccioli, molto superiori ai costi dell'investimento. Se non si fa questa cosa non è per motivazioni economiche. Allora per che motivazioni è? Da quanto tempo ne stiamo parlando? Quanto è costato alla Regione, al Comune, a chiunque? Non ne sto facendo all'Amministrazione in carica naturalmente. Vorrei sapere la bigliettazione elettronica, che in tanti anni non ha prodotto nessun risultato, quanto è costata e a che punto è, se sta andando avanti o è ferma.

Nessun report sulla manutenzione. La privatizzazione è stata fatta all'opposto di come dovrebbe essere fatta perché il punto primo di qualsiasi privatizzazione è il controllo del prodotto, che dovrebbe essere fatto anche quando la produzione è pubblica, ma a maggior ragione se c'è un privato, che ha altri interessi come quello del profitto, il controllo sulla qualità deve essere fondamentale. Quando si dice "mi si faccia un esempio di una privatizzazione riuscita" e mi rivolgo a uno dei nostri ospiti, vorrei dire: mi si faccia un esempio di privatizzazione in Italia, perché una privatizzazione vera dovrebbe richiedere che l'operatore che prende il servizio sia privato e soprattutto che sia realmente liberalizzato all'accesso al mercato. Liberalizzato vuol dire che si fanno delle gare vere e che prima che si facciano le gare non si sa chi vince. Secondo me in Italia non è mai stata fatta nessuna privatizzazione in nessun settore, tantomeno in intere aziende che si occupano del trasporto pubblico locale.

Vorrei anche dire sulla questione delle risorse in diminuzione che è vero che diminuiscono, ma è vero però che si riducono dappertutto e questi differenziali di costi

secondo me restano. Il Comune ha lamentato con qualche ragione l'inerzia della Regione, che in questi anni ha visto amministrazioni politiche di diversi colori, quindi una critica da questo punto di vista neutra, non si ha però notizia di cosa faccia l'Amministrazione Comunale. Non dico che non faccia niente, ho detto che non sia ha notizia. Se lei arriva con una pila di lettere scritte agli Assessori che si sono succeduti in Regione, minacciando una escalation di contromisure, ci piacerebbe vederle. Per inciso, ci piacerebbe sapere cosa fa l'Anci che è stata evocata adesso e che forse è un ente troppo pervaso da politici trombati per assolvere il suo ruolo tecnico. Anche qui cosa ha fatto l'Assessore nei confronti dell'Anci.

Da ultimo, credo che la cosa veramente negativa della riunione di oggi è stata, come detto da qualcuno, che a queste affermazioni manchi una risposta, una interlocuzione. L'Assessore ha offerto il petto a qualunque critica e ha risposto come possibile, ma è chiaro che qui ci vuole l'azienda che ci dica se è vero o meno quello che è stato detto. Non è che dubiti di quello che è stato detto, ma voglio l'interlocutore che dice cosa è vero e cosa no.

Una duplice proposta. Io vorrei in una prima fase raccogliere la proposta di Guido Grillo, per evitare che si lanci l'idea della solita Commissione dove poi rischiamo di avere delle risposte molto vaghe, fumose e poi la riunione finisce, ha un limite temporale abbastanza inevitabile e quindi alla fine non si conclude niente. Vorrei che la prima parte della operazione fosse quella di Grillo, cioè partiamo dalla registrazione di questa Commissione, faccia l'Assessore un elenco delle cose che sono state chieste e otteniamo delle risposte scritte da parte della Amt. Dopo facciamo l'incontro con l'azienda, con i sindacati, se non si stancano troppo anche quelli in distacco oltre ai signori che sono venuti oggi interrompendo la loro giornata di lavoro e con l'Amministrazione regionale, se non nella persona dell'Assessore, quantomeno nella persona di un dirigente che ci venga a dire perché non hanno fatto quello che la Regione si è impegnata a fare nel corso degli anni.

Se ci sono da vedere delle foto, organizziamoci, vediamole oggi o rimandiamo ad altra data, però vediamole. Noi siamo qui per tutelare i cittadini e non l'azienda.

RUSSO – PRESIDENTE

Se vogliamo vedere, è tutto pronto e organizzato. Agli auditi è stato detto di procurarsi la chiavetta, possiamo farlo anche ora. Il consigliere Chessa ha ceduto il posto al consigliere Farello. Prego.

FARELLO – PD

Grazie, Presidente. Tre elementi di valutazione, premesse, ovviamente opinabili. Io non trovo strano che a rispondere oggi qui sia l'Amministrazione perché è la responsabile delle aziende pubbliche al 100%, che peraltro è titolare del contratto di servizio. Quindi, se ci sono delle inadempienze rispetto al contratto di servizio, ovvero l'azienda non fa quello che dovrebbe fare, chi ha titolo a correggere queste cose che non si fanno è il Comune perché questo è l'assetto in cui viviamo.

Due. C'è un gigantesco problema di rappresentanza in Amt. È un'azienda di più di duemila dipendenti, 2100 e qualcosa, che non ha l'RSU. Non è una cosa normale nel senso che non è usuale. Di solito l'RSU è l'organismo che, secondo la legge, tutela il rapporto tra la rappresentanza, le organizzazioni sindacali e l'interlocuzione aziendale. C'è in aziende che non superano le 50 o le 30 unità. Anche questo è un problema che non deve risolvere solo ed esclusivamente Amt, ma l'azionista di tutte queste aziende dovrebbe normalizzare l'azienda

anomala e a quel punto non ci sarebbe più un problema di rappresentanza dentro il quale Amt è parte attiva, ma anche parte passiva. Se io ho una composizione della rappresentanza di questo tipo, devo stare dentro determinate regole perché questo lo prevedono anche i contratti, però è un problema che l'Amministrazione dovrebbe risolvere. È vero che quanto tentiamo di dare un nome a questo problema ci sono delle altre questioni.

Terza ed ultima premessa. Io ho tantissimi difetti, ma buona memoria. L'accordo famoso delle cinque giornate aveva diversi punti, sette od otto. Nessuno di questi sette riguardava la retribuzione dei lavoratori che dovrebbe essere il principale oggetto di interesse di un sindacato, ovvero la condizione salariale dei propri rappresentati. A me non stupisce quando il sindacato viene a parlare di salario e di condizioni di sicurezza sul posto di lavoro, bensì quando parla di tutt'altro, di cose che non dovrebbero essere oggetto della discussione sindacale, ma oggetto della discussione politica, per cui oggi vorrei fare un dibattito politico perché questo mi compete.

Dico due cose molto semplici. La prima è che gli auditi hanno fatto un ottimo lavoro dal punto di vista dell'analisi delle cose, dell'approfondimento e per questo è giusto ringraziarli, ma io vorrei dire una cosa: sono cose che dovevamo aspettare queste due persone per saperle? Sono cose note a chiunque voglia avere un minimo di attenzione su come funziona Amt. Che ci siano problemi di manutenzione, al di là del ruolo negativo o positivo che svolgono i giornali, basta essere titolari di un abbonamento annuale, come sono io e come sono altri, prendere l'autobus, la metropolitana o il trasporto regionale ferroviario e sapere che il decadimento del servizio in questi anni è legato principalmente al deterioramento del parco mezzi rispetto a tutta una serie di elementi. Erano cose ignote, ci voleva l'audizione di oggi? Erano cose notissime. Quando noi discutiamo di Amt senza di loro e senza l'azienda da crocifiggere, che ha le sue croci da portare i suoi chiodi da piantare, non ci preoccupiamo mica di queste cose, ma ci preoccupiamo di tutt'altro.

Lo ha detto benissimo il consigliere Musso e su questo siamo sempre stati d'accordo: in Italia non esiste un esempio di privatizzazione dei servizi pubblici locali fatta com'è una privatizzazione, tra l'altro in un ambito di liberalizzazione. Nel nostro Paese principalmente si è trasferita la proprietà pubblica di determinate aziende su un altro proprietario pubblico, questa è l'unica operazione diffusa. Ci sono pochissimi esempi diversi, ma con dei limiti. Sono 15 anni – parlo per il periodo che mi compete – che l'azienda è pubblica ed è sempre peggio e ciò non dipende dal complotto di chi vuole privatizzarla. Nessuna la vuole privatizzare, è stato sempre un falso problema.

Assessore, da lei vorrei sapere un'altra cosa, ma non è colpa sua, è colpa delle domande che le fanno. Io spero di fare la domanda giusta. Poi risponderà non a me, ma ci saranno anche altre occasioni. A luglio di quest'anno è cambiata la legge regionale che regola questo settore che dice, tra le tante, due cose: non c'è più il bacino unico regionale, ma ci sono i bacini di area metropolitana e provinciali e su questi entro il 2017 va fatta la gara per il servizio, altrimenti le aziende sono fuori legge. Fatta una gara entro il 2017 vuol dire assegnata entro questa data. Per assegnare una gara entro il 31 dicembre 2017 bisogna bandirla un po' prima. Quindi la domanda che noi tutti dobbiamo farci è: quando e in che modo abbiamo intenzione di fare le cose atte a rispettare la norma, ossia sottoscrivere un accordo di programma non più con la Regione, ma con la Città metropolitana sul Comune di Genova e dare a quest'ultima il supporto e gli strumenti adeguati per bandire una gara per il servizio? Secondo domanda: come mettiamo in condizioni Amt di partecipare a questa gara? Altrimenti la privatizzazione si fa senza colpo ferire, per deperimento di uno dei contendenti. Questa è una ambizione legittima perché noi – parlo per il mio partito, per il nostro gruppo –

vogliamo che Amt sia in condizioni di partecipare, ma per essere messa nelle condizioni di prendere parte alla gara devono avverarsi determinate condizioni di cui non discutiamo. Non è mica colpa sua; anzi, fosse stato per lei o per qualcun altro questo problema sarebbe stato risolto nel 2012, ma eravamo in minoranza e ci è capitato spesso su questa materia; nelle cinque giornate lo siamo stati in maniera brutale.

Anche la subconcessione delle linee è uno degli otto punti di quell'accordo, al di là del fatto di essere favorevoli o meno. Il Consiglio Comunale all'epoca, la sua parte maggioritaria, salutò quel fatto come un grande trionfo di uscita dalle cinque giornate e quelli che avevano dei dubbi sulla sostenibilità di alcuni di quegli elementi dicendo che erano state date risposte sbagliate a domande sbagliate furono tacciati di essere matti e nemici del popolo. Invece scopriamo che adesso lo scenario è completamente diverso, di problemi non se ne sono risolti, anzi le cose sono peggiorate per tutte le parti in causa: per i lavoratori, per i conti dell'azienda, per i cittadini che usufruiscono del servizio.

Perché chiedo questo? Perché buona parte delle capacità di investimento di questa azienda e di questa città in questo settore, nel parco mezzi, nelle infrastrutture, nella metropolitana, vanno chieste a chi avrà l'affidamento del servizio per i prossimi anni. Quanti? Dipende quanti investimenti si chiedono. Se si chiede di gestire il servizio così com'è, più di due o tre anni non viene nessuno. Se si chiede invece di gestire il servizio a fronte di investimenti che vengono fatti su tutta una serie di cose, allora la durata dell'affidamento dura di più. Ma Amt è in grado di gestire una dinamica di questo tipo? Secondo me sì, a determinate condizioni ed è di queste che vorrei discutere.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere Chessa.

CHESSA - SEL

Grazie, Presidente. Sulla prima cosa detta dal consigliere Farello sono solo parzialmente d'accordo, cioè su quella che tutti quanti dovevamo essere a conoscenza della causa reale.

Voglio ringraziare gli auditi perché non hanno parlato solo della questione del deterioramento dei mezzi e poi magari vedremo le foto che avevano fatto vedere ai capigruppo, ma anche dell'organizzazione interna del lavoro di Amt, che è cosa molto differente e complessa. Li voglio ringraziare per la concretezza dei loro interventi e per la denuncia delle inefficienze, al di là del dato oggettivo che è il definanziamento costante e progressivo a tutti i livelli, soprattutto regionale. Forse questo Comune o forse noi, questa Amministrazione, non abbiamo definanziato il Tpl.

Ricordo, come ha detto anche la Presidente, che questa audizione nasce da una precedente Conferenza capigruppo in cui ci avevano colpito due o tre cose: la manutenzione carente rispetto ai mezzi e le discriminazioni a livello di rappresentanza sindacale all'interno di Amt. Questa mi sembra una cosa che non solo doveva essere conosciuta dai capigruppo, ma anche dall'intero Consiglio Comunale. Quindi, pur con i ritardi che il Movimento 5 Stelle o altri imputano sempre, siamo riusciti a convocare questa Commissione e io ne sono contento. Da coordinatore delle Commissioni Comunali, ritengo utile – lo voglio dire specificatamente – fare in modo che le Commissioni non siano né un tavolo di trattativa

sindacale, né una arena di scontro tra le stesse organizzazioni o tra associazioni sindacali e il management aziendale. Per me è un bene che oggi non ci sia qui l'azienda.

Come altri Consiglieri hanno rimarcato, le questioni poste alla dirigenza di Amt sono importanti, quindi è giusto che ci sia l'invio di questo verbale della Commissione come atto del Consiglio Comunale perché deve essere fornita una risposta scritta, che però poi vorrei commentare solo con i vertici aziendali in una apposita Commissione. Non sono d'accordo con il consigliere Musso sul fatto che debbano essere presenti altre organizzazioni sindacali o altri stakeholders, in quanto mi interessa avere risposte a determinate domande che comprendono: il sottoutilizzo degli autisti per mancanza di mezzi, perché abbiamo capito che ci sono autisti che rimangono in rimessa a fare nulla perché mancano i mezzi; l'inefficienza derivante dal fatto che i mezzi nuovi non possono essere adoperati, come quelli che hanno la massima capienza di 25 passeggeri, ma non sono adeguati alle misure delle strade collinari. Ci risponda anche sul perché esistono privilegi e discriminazioni sui distacchi sindacali. Altra questione fondamentale è la sicurezza degli autoveicoli e degli autisti e la perdita di introiti per la mancata installazione della bigliettazione elettronica.

Per quanto riguarda la privatizzazione, in generale non ci credo perché la ritengo costosa sia per i lavoratori che per i cittadini utenti, anche sulla scorta della mia esperienza quarantennale nel sistema sanitario nazionale. La ritengo costosa e non sempre adeguata alle richieste dei cittadini e di chi ne ha bisogno. Mi pare che già ci sia stata una specie di privatizzazione in Amt a danno della collettività tra dirigenza e organizzazioni sindacali storiche, categoriali e autonome, tipo Faisa e cose del genere, che hanno fatto solo i loro interessi e non quelli dei cittadini e dei passeggeri.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere Villa.

VILLA - PD

Grazie, Presidente. Grazie, Assessore. Intanto ringrazio questi signori che sono venuti a spiegarci alcune cose. Alcune questioni le sapevamo già perché discusse in Commissione, ma ben vengano tutte le persone che segnalano delle cose che potrebbero non andare. Come proprietari di questa azienda la Giunta, come diceva il capogruppo Farello e l'Assessore competente si devono chiedere se queste cose sono vere o meno e ci dovete dimostrare se quello che dicono comporterebbe dei risparmi.

Credo che si debba ragionare su quello che oggi è stato detto da questi signori. Io credo di aver capito che con le attuali risorse a disposizione si potrebbe fare meglio, ossia si potrebbe risparmiare e si potrebbe fornire un servizio migliore ai cittadini, che sono quelli che poi ci hanno votato. Questo noi dobbiamo fare. Io sono d'accordo con tutti quelli, come l'Assessore, che hanno detto che non ci sono le risorse, ma credo che siamo su temi diversi. Secondo me fare un buon servizio significherebbe scrivere l'elenco delle cose dette, come io ho fatto e come ho visto che altri Consiglieri hanno fatto e chiedere chiarimenti ai dirigenti di Amt, che sono pagati profumatamente e che evidentemente, se fosse come dicono questi signori, non raggiungono gli obiettivi posti e vanno mandati a casa in quanto è possibile farlo in una Spa.

In Italia ci siamo inventati questa strana e bella cosa che i dirigenti hanno una contrattazione, un tipo di contratto diverso e che sono regolamentati dai loro sindacati. Lo

dico anche come dipendente pubblico e questa è una cosa che abbiamo lasciato passare. Abbiamo dei dirigenti nel nostro Paese che riducono le aziende nelle condizioni di Amt e che guadagnano dieci volte quello che guadagnano questi signori. Tra l'altro anche recentemente li abbiamo mandati in pensione dando loro un sacco di soldi, ma questo lo diremo in un altro momento, Assessore, lo diremo un po' più pubblicamente.

Se noi diamo a loro ogni singola risposta, quel dirigente che si occupa di quelle materie deve venire da noi o scriverci per relazionarci. Questo è il ruolo della Commissione. Se oggi ci mettiamo a dire che nel '95 c'era Biasotti, nel 2000 c'era Burlando, oggi vogliamo scappare da quello che ci stanno chiedendo questi signori. Chiunque voglia venire qui a raccontarci dei problemi di questa azienda per me è ben accetto e io lo voterò. Se qui iniziamo a dire che non ci sono risorse punto e basta, diamo segnali di incapacità. Ci sono stati dirigenti in Amt che l'hanno portata alla rovina e sono stati premiati. Lo sappiamo. Non rientro in una polemica che ho già fatto in questo Consiglio un po' di anni fa, all'inizio di questo mandato, di cui sono assolutamente ancora convinto.

Dobbiamo riuscire a rispondere, per esempio, che la tariffa elettronica non è possibile farla perché ci costa cinque milioni di euro a montarla e non siamo in grado nell'arco di dieci anni di ammortizzarla. Questo mi devono dimostrare. Si chiamerebbero piani di fattibilità, piani industriali, chiamateli come volete, ma noi non le abbiamo mai viste queste cose perché si continua a dire che non ci sono le risorse. Assolutamente vero, ma non entriamo mai nel merito. Se questi signori ci dicono che ci sono 900.000 gomme che sono state comprate e non montate o ci sono problematiche diverse, è mio diritto e mio dovere sapere queste cose, altrimenti non capirò mai come tante piccole perdite possono generare una grande perdita per questa azienda. Qui continuano a ragionare, a darsi tutti dei grandi titoli pensando di parlare di programmazione o di altre cose e in questo Consiglio non capita soltanto in Amt; abbiamo tanti nostri referenti che ci riempiono la testa di grandi ragionamenti, ma poi non entrano nelle singole voci, nei singoli risparmi, di come forse potrebbero essere fatte le cose anziché in un altro modo.

Se il nostro dirigente di Amt, che è responsabile singolarmente di una cosa o dell'altra, ci dice che queste cose non sono vere, che quello che lui sta facendo fa risparmiare l'azienda e non la fa spendere come dicono questi signori, allora probabilmente leggeremo attentamente, faremo un ragionamento di più e di meno e capiremo se è vero o falso o almeno, per quello che ci riguarda, daremo un giudizio. Altrimenti oggi usciamo per l'ennesima volta raccontandoci il sesso degli angeli senza alcun risultato.

Quindi invito il Presidente della Commissione a prendere spunto, come credo farà perché lo ha già fatto in altre occasioni, a riferirci quali sono i punti che secondo loro fanno perdere dei soldi all'azienda e poi ne trarremo le conseguenze. Io sono abituato a pensare che si possa partire dalle cose piccole per poter dare una mano. Siccome noi rappresentiamo il proprietario di questa azienda in questo momento, è chiaro che ci dobbiamo porre degli interrogativi. Lui ha fatto un esempio giusto: se compro una macchina da tre persone e ho una famiglia da cinque, probabilmente mi dovrò chiedere perché sono state fatte queste cose.

Volevo dire al consigliere Chessa che anche io sono nel pubblico da tanti anni, precisamente 32 ed è bello stare in questo ambito da dirigenti. Lo è un po' meno quando si guadagnano 1100 euro al mese. Le vedi in maniera un po' diversa le cose quando ti porti a casa 5000 euro al mese, vedi il pubblico diversamente, anche se il fondo dal quale si pesca è sempre lo stesso. I sindacati sono diversi, ma il fondo è sempre lo stesso, pescano tutti da lì, i soldi di Pantalone. Qui entreremo in una discussione che non voglio fare perché non è neanche la sede adatta per farla, siamo in una Commissione consiliare.

Assessore, la invito a prendere nota, come avrò già fatto, di tutto quello che ci hanno detto e di rivederci a breve termine per capire con il dirigente di Amt se si può spendere o si spende di più in merito a queste cose. Credo che sia l'unica cosa che servirebbe almeno oggi e in tante altre occasioni per riuscire a dare qualcosa di buono qui dentro. Grazie.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere Lodi.

LODI - PD

\Solo due cose. Vorrei precisare quello che ha detto il consigliere Grillo. In realtà quando è venuto l'assessore Berrino sono stata zitta perché non c'era la notizia dei 30 milioni, che è della settimana scorsa ed è la notizia che è entrato in assestamento di bilancio. Venendo lui a dire che non ha soldi, come sono venuti a riferire tutti, uno poteva prendere atto. Se la settimana scorsa scopro che ci sono 30 milioni di mutuo, sono legittimata a dirlo.

La seconda cosa: visto il suggerimento molto interessante del capogruppo Farello, che ha cognizione di causa di tutte le Commissioni, chiedo al Presidente se è possibile a questo punto avere i verbali delle Commissioni su Amt che sono state fatte, perché lui citava il fatto che tutti questi problemi sono stati già detti. A me non risulta, ma dato che il capogruppo è sempre capogruppo, chiedo gentilmente se il Presidente di Commissione può chiedere il verbale che evidentemente è già a disposizione del consigliere Farello. Grazie.

RUSSO - PRESIDENTE

Il Presidente di Commissione ha preso nota della richiesta del consigliere Lodi. Vediamo di rintracciare i verbali. Magari chiediamo al consigliere Farello di specificare i verbali a cui faceva riferimento. E' evidente che i verbali ci sono. Le domande dei Consiglieri sono tutte lecite. Il Presidente prende nota e cerca di accontentare le richieste dei Commissari.

LODI - PD

Dato che sono Presidente e io stessa ho già ricevuto richieste da parte dei Consiglieri che chiedono verbali, quindi non c'è niente di strano, considerato che nelle cartelle non è presente tale documentazione, provvederò ad effettuare richiesta formale per evitare qualsiasi imbarazzo e qualsiasi confusione. Grazie.

RUSSO - PRESIDENTE

La collega ha fatto una richiesta, il Presidente ne ha preso nota. Cerchiamo di accontentare tutti nei limiti del possibile. Grazie. Consigliere Putti.

PUTTI - M5S

Io mi sono segnato alcune cose. Credo che siano usciti alcuni stimoli già dai colleghi. Innanzitutto ringrazio gli auditi e ringrazio anche la Conferenza capigruppo che ha colto nell'audizione avuta con i rappresentanti dei lavoratori la necessità di portare questi temi in

aula, al fine di condividere le informazioni e un percorso da portare avanti insieme agli altri Consiglieri. È indubbio che Amt sia una risorsa e debba esserlo per la nostra città. È indubbio che il trasporto pubblico sia strategico per la nostra città, come è sempre stato; se i flussi turistici ci daranno la garanzia di continuità che abbiamo avuto in questi ultimi due anni, lo dovrebbe diventare sempre di più. Quindi il tema era assolutamente rilevante e devo dire che in questi anni la latitanza della dirigenza Amt, se in qualche modo a questa ha fatto parzialmente fronte la disponibilità dell'Assessore, in questa aula si è parecchio rimarcata.

Io non ho una dimensione della visione aziendale del trasporto pubblico di questa città per quanto riguarda l'azienda. Da quello che è emerso oggi credo che sia quanto mai opportuno avere invece in questa aula l'idea della strategia delle manutenzioni di Amt e degli acquisti dell'azienda. L'unica cosa che chiedo in questo caso all'Assessore, perché il resto me lo aspetto dall'azienda, è quanti mezzi da quelle giornate sono stati acquistati ad oggi o è stato possibile acquistare con le risorse che la Regione aveva promesso.

L'altra cosa è una riflessione che propongo. Vorrei avere questi dati e anche il dato sulla vision aziendale, cioè qual è l'orizzonte in cui andiamo, perché la brutta sensazione che ho avuto in questi anni è quella di un'azienda che, anche un po' maldestramente, cerca di tagliare dei pezzi ogni anno per mantenere, traballando, qualcosina. In questo caso si vendono servizi perché, sebbene parzialmente, gli utenti pagano tali servizi e a volte neanche così parzialmente perché 250 euro per uno studente o 300 euro e qualcosa per un cittadino non sono oggi come oggi purtroppo, per la situazione economica media delle persone, cifre simboliche o di compartecipazione. Rispetto a questo faccio fatica a vedere una qualsiasi organizzazione di impresa che pensi di potere stare in piedi. Perché è questo l'obiettivo; lo scopo non è portare dei guadagni, almeno fino a quando non cambieremo ulteriormente la Costituzione inserendo anche questo con il beneplacito e la gioia di qualcuno.

Questa azienda deve avere l'obiettivo di migliorare il servizio perché se una cosa la peggiori o vai sempre in riduzione, verrà il momento in cui chi ti deve comprare non ti compra più. Funziona così, è un dato questo. Non possiamo centrare tutto sul rendere la vita impossibile agli automobilisti perché così li costringiamo a prendere l'autobus. Dobbiamo portare gli automobilisti a scegliere di prendere l'autobus perché più funzionale e migliorativo rispetto alla loro qualità della vita nel quotidiano. Questo è l'obiettivo, altrimenti fino ad oggi quello che abbiamo fatto, anche un po' maldestramente e poco collegato, è rendere la vita impossibile ai conducenti di autovetture. Oggi il livello è così in difficoltà che molti automobilisti preferiscono rendersi la vita impossibile nel prendere l'auto lo stesso e tante volte costa di meno nel rapporto costi globali rispetto al trasporto pubblico. Nei costi globali ci si mette anche il tempo perso. Ci sono soggetti che prendono l'auto perché comunque impiegano meno per andare in certe zone della città rispetto a un mezzo pubblico, mettendoci dentro anche il tempo per cui devono cercare posteggio in zone molto trafficate. Non possiamo andare solo nella direzione di aumentare le tariffe della sosta e togliere i posteggi, altrimenti il nostro obiettivo, che è migliorare la vita dei cittadini, non lo perseguiamo. Rispetto a questo vorrei una visione aziendale che ad oggi mi manca. Ho una visione politica più o meno chiara; mi manca completamente la traduzione tecnica di questa roba, mi manca la visione aziendale del trasporto pubblico. Non ce l'ho o quello che ho non mi piace e vorrei poterne discutere. Abbiamo avuto pochissime occasioni di discuterne e invece vorrei in qualche modo farlo.

Inserisco un altro dato. Molto spesso qui si è parlato di risorse che devono provenire da altri luoghi, Regione e Parlamento. Mi ricordo e ricordo che noi come Consiglieri abbiamo scelto in passato di andare da Vesco e non siamo stati ricevuti, non ci è stato fissato nessun

incontro. Siamo andati nel suo ufficio e c'era un omologo del Presidente, un Presidente di Commissione trasporti che doveva fissarci un appuntamento e da allora non l'abbiamo mai avuto. Proviamo a ripercorrere la strada con questo e io sono pronto a riandarci; sono pronto anche istituzionalmente ad occuparlo quello spazio se c'è bisogno di farsi ascoltare.

Così come dico: se facciamo una discussione chiamiamo anche i nostri parlamentari. Io ne ho tre, di loro ne ho pochissima traccia per quanto riguarda il trasporto pubblico e anche per altre per tante altre cose e restituisco loro questa responsabilità, però chiamiamoli, portiamoli qua. Io li vado a prendere per il bavero in senso buono. Sono loro che ci devono dare una parte di risposte. Non possiamo accontentarci di citare situazioni virtuose altrove. Dobbiamo costringerli a darci risposte del perché non si è fatto qualcosa in quella direzione, altrimenti continuiamo in questo spezzatino di responsabilità, che è il gioco che da sempre si fa tra politici: io sono amministratore comunale, si sa, non c'è niente; io sono consigliere, figurati, non decido nulla, decide la Regione o il Parlamento. Lassù tanto non ci arriva mai nessuno, non domanda mai niente nessuno e non succede nulla.

Chiediamo una Commissione dove debbano venire qua e, se non vengono, esponiamoli a pubblica gogna. Io sono disponibile in questo anche con i miei, a cui do tutte le responsabilità del caso, però su questo cerchiamo di avere una quadra tra la visione dell'azienda che manca - non l'abbiamo mai avuta qua dentro - le risorse che occorrono e quali sono gli spazi in Regione e in Parlamento per recuperarle.

Non è che c'è una alternativa. Il trasporto pubblico non possiamo pensare di metterlo totalmente a pagamento perché non funziona. Oggi come oggi l'80% della popolazione di Genova fatica ad arrivare a fine mese, magari anche maldestramente perché l'abbiamo allevata a spendere i soldi per qualcosa invece che per cose necessarie, però molto spesso fatica ad arrivarci comunque. Non possiamo chiedere loro di sostenere anche il trasporto pubblico perché non ce la fanno. Ci sono altre strade che si possono vagliare, noi ne abbiamo indicata una che non è mai stata presa troppo in considerazione, magari era velleitaria, cioè quella di ipotizzare non una tassa di scopo, ma un contributo di scopo comune. Non disdegnerei di riprenderla in considerazione, valutarla tecnicamente e dire perché non può funzionare. Non voglio avere nulla, anche perché ci avviciniamo alla fine del mandato, ma sarebbe interessante ipotizzare una strada percorribile in quella direzione come fatto in altri paesi.

Quindi fissiamo una o due Commissioni che siano strumento vero di programmazione in questa direzione. Questo secondo me è molto importante, altrimenti arriveremo alla gara deboli rispetto alla programmazione da chiedere di inserire. Lì potremmo chiedere come Amministrazione di metterci quello che secondo noi serve, sennò ci sarà messo quello che serve a qualcun altro. Solo noi, penso alla Giunta, abbiamo la lettura di quello che serve ai nostri cittadini. Questa è la mia proposta.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere Vassallo.

VASSALLO - PC

Grazie. Io vorrei partire dalla domanda retorica che si faceva e ci faceva il collega Farello. Lo dico ai colleghi di Commissione, lo dico con simpatia e rispetto. Qualcheduno ha sentito qualcosa che non sapeva dalle cose che questi signori ci hanno detto? Se questo

qualcuno ha sentito qualcosa che non sapeva o non prende l'autobus o non legge il giornale o comunque il Consigliere Comunale lo fa male. Questi sono ragionamenti che più volte abbiamo fatto. La mia personale malinconia e il mio personale avvillimento è il fatto che ne parliamo di nuovo.

Lo diceva, credo, il collega Musso prima: lo vuole fare l'Amministrazione Comunale, la Giunta, un ragionamento sul destino di Amt? Il problema non è il funzionamento, non è mettere mano ad un'azienda che non sta funzionando. Il problema è: ci sarà una gara ed oggi l'azienda non è in condizioni di partecipare alla gara. Non è in condizioni strutturali e non è in condizioni finanziarie. Allora ci vuole dire la Giunta come e se intende partecipare alla gara? Oppure abbiamo finito e quindi risolviamo tutti i problemi. All'interno di questo ragionamento, "c'è una gara e oggi non siamo in condizioni di partecipare", ci sta anche il discorso del miglioramento del servizio, ma oggi il tema è questo.

Non voglio fare tutta la storia di ciò che è stato. Stiamo amministrando adesso e abbiamo la responsabilità di ciò che succede ora. Io ho l'impressione che non ci sia neanche più la possibilità di metterci mano. Se devo dire la verità, l'andazzo di questo periodo, la disattenzione politica e amministrativa sul discorso del trasporto pubblico mi preoccupa. Così come mi preoccupa quello che è successo in Atp, dove non le istituzioni, ma la politica di sottogoverno stabilisce le regole e quello che succede.

È l'azienda che comanda sulla politica e così non va. Bisogna sapere se questa Amministrazione riesce a comandare oppure dice "sapete cos'è? L'azienda fa quello che vuole, noi non comandiamo. Anzi, siccome magari abbiamo bisogno di qualche cosa sono loro che comandano su di noi", perché poi la verità è questa qua, ma non da adesso, da tanto tempo. Io ho lavorato 41 anni nel privato. Voleva dire che in quanto dirigente mi dicevano "sai cos'è? Domani te ne vai a casa". Allora non è vero che ci vuole il pubblico, ma ci vuole un po' di cultura aziendale privata all'interno della pubblica amministrazione. Questo è. Non è vero che il pubblico va bene. Se viene gestito da politica da corridoio, succede che le carriere le fanno i politicizzati, quelli stessi che poi protestano. Normalmente quando uno è un ladro pensano che siamo tutti ladri. Quando uno trova lavoro e fa carriera perché c'è la politica pensa che tutti gli altri siano politicizzati. Lasciamo perdere, vuol dire che sto invecchiando.

Se facciamo una Commissione sulla Amt non la facciamo più per audire. Tutti quelli che vengono parlano e quelli che parlano qui dicono "bravo, hai proprio ragione". Domani viene qualcuno opposto a voi, dice delle cose diverse e le stesse persone che hanno dato ragione a voi daranno ragione a loro.

Basta, io non ho più voglia, quindi non parteciperò più a Commissioni, a meno che non ci sia un Assessore che venga qui e dica "per partecipare alla gara abbiamo intenzione di fare questo". Altrimenti non ci prendiamo in giro e non prendiamo in giro queste persone perbene perché la verità è anche quella.

RUSSO - PRESIDENTE

Consigliere De Pietro.

DE PIETRO - M5S

Grazie. La discussione ha preso a volare molto alto. Volevo ritornare un po' sugli argomenti della Commissione che abbiamo sentito.

Per quanto riguarda la possibilità di fare innovazione in Amt, qualche tempo fa c'era stata una conferenza organizzata dal Comune, partecipanti l'Università e i vari comitati della Val Bisagno, dove si era ipotizzata la soluzione per questa area. C'erano tre soluzioni: l'autobus a gasolio, il filobus e il tram. Mancava la quarta soluzione, che è un progetto che avevo portato all'assessore Dagnino in anteprima forse nazionale, che è il Tosa, un autobus elettrico di ricarica a fermata, che risolve i problemi un po' di tutto: il problema dei costi perché sono inferiori a quelli di un tram; i problemi di manutenzione perché vengono portati in azienda, quindi non ci sono i binari per strada su cui fare manutenzione, non ci sono i fili elettrici. Ero arrivato a fare una quotazione di questo progetto per la linea 17 ai tempi, non per la Val Bisagno. Otto autobus 18 metri con dentro 10 anni di manutenzione e costi elettrici, 20 milioni di euro, che significa 2 milioni di euro all'anno che è una cifra che si avvicina al costo del gasolio per il 17 attualmente su quella linea. Mi sono stupito di non avere trovato queste soluzioni, che tra l'altro il Politecnico di Milano sta portando avanti addirittura non con le pile, ma con i condensatori e che la cosa buffa è che punto di ricerca, eccellenza italiana su questa cosa è proprio l'Università di Genova. Sono rimasto veramente stupito che Amt non avesse richiesto all'Università di parlare di queste soluzioni.

Per quanto riguarda i bus svizzeri, sono stati oggetti di un mio 54, forse due, proprio su questo argomento e l'ultimo di questi chiedeva proprio alla Giunta se non considerasse una strada poco utile, poco economica, quella di rivolgersi al mercato extra Unione Europea. Vedo che, nonostante la risposta di allora dell'Assessore, che parlava di poche migliaia di euro per le immatricolazioni eccetera, in realtà questi autobus ancora sono a Torino in via di adattamento. Non solo, una volta arrivati a Genova scopriamo che ancora non vanno bene. Quindi direi che è una operazione che è stata realizzata con un sistema che mi ha lasciato un po' perplesso, perché mi risulta che questi acquisti di autobus siano stati fatti attraverso la vendita di un'area a Campi. L'Assessore dice di no, io questo ho trovato sulla stampa. Sarà un'occasione per l'Assessore per correggere quello che è stato scritto sulla stampa. Se fosse come è stato scritto sulla stampa, ricordo che l'area sarebbe stata comperata da Amiu e che in pratica l'acquisto di questo autobus alla fine del giro ricadrebbe sulla Tari. Sarebbe una cosa veramente vergognosa. Infatti chiedo all'Assessore di correggere quello che è stato scritto sulla stampa.

Un'altra cosa che mi ha lasciato particolarmente perplesso. Abbiamo sentito parlare di incapacità di progettazione della filiera della manutenzione, però ieri si è rovesciato il tram dentro il deposito e mi chiedo come sia possibile che si rovesci un tram, che esca dai binari un tram. Sarà divertente vedere chi è che ha sbagliato qualche cosa perché se si tratta, come dicono i giornali, cosa a cui non credo, di un errore di manovra dell'autista, mi chiedo come sia possibile progettare qualcosa in cui il conducente riesce a mandare un tram fuori dai binari. Ma questa è un'altra questione.

Un'altra questione che conoscevo, ma che non è stata spiegata sufficientemente è quella riguardante le garanzie dei motori, in quanto abbiamo degli autobus fermi con il motore rotto che non posso essere riparati, anche se si tratta magari di cose minime, dagli operatori, dai meccanici dell'Amiu perché c'è la garanzia che lo impedisce. Devono arrivare le ditte esterne a fare questo tipo di intervento. Ma abbiamo anche degli autobus senza il motore, con il motore accanto pronto di essere montato in attesa che vengano a montarlo. Quindi abbiamo delle situazioni in cui la gestione della manutenzione data all'esterno dà il peggio di sé.

Avevamo parlato anche di problemi di reperimento delle risorse, Assessore. Giustamente lei dice "la Regione non ci mette più una lira, non abbiamo i soldi, dobbiamo vendere le aree a Campi - o quello che sarà - per comperare i mezzi in proprio e non abbiamo

le risorse”. Le volevo ricordare che la sua Giunta, non lei in particolare, ma la sua Giunta, anche se forse era proprio lei perché si parlava di Genova parcheggi, aveva dato parere negativo all’operazione di dismissione come azienda a sé stante di Genova parcheggi per l’inserimento all’interno di Amt. Genova parcheggi, come si sa, è un’azienda che sopravvive e riesce a dare dei fatturati. Tale ditta, se la colleghiamo al discorso altrettanto negato da questa Giunta di liberalizzare il car sharing a Genova, avrebbe permesso di avere delle risorse sia dai posteggi blu, sia dalla tassa annuale che il car sharing privatizzato avrebbe pagato, ad Amt in questo caso essendo Genova parcheggi inserita all’interno, per poter posteggiare le macchine nelle aree blu. Quindi avremmo avuto, oltre a un risparmio di 600.000 euro all’anno di tre dirigenti di Genova parcheggi, questo revenue diretto ad Amt per quello che riguarda la gestione del car sharing che avrebbe pagato a Genova parcheggi, quindi ad Amt, la sua tassa annuale per poter posteggiare le macchine nelle aree blu. Sul discorso invece dell’operazione che è stata fatta su Genova car sharing, che adesso è stata venduta, da quanto ho capito, ad Aci, sarà mia intenzione verificare che Aci paghi per i posteggi che gli sono riservati sul terreno pubblico.

Chiudo proponendo una piccola aggiunta alla proposta del consigliere Musso. Lui proponeva di rivederci in Commissione dopo aver ricevuto le risposte da parte dell’azienda e dei vari interessati alle domande poste oggi dai Commissari e dai nostri invitati. Io propongo invece, anche per andare a verificare de visu quello che ci è stato raccontato, di svolgere la Commissione all’interno di Amt e di effettuare in quella occasione eventualmente anche una visita a uno o due depositi per andare a vedere come sono le cose in realtà.

Volevo anche ricordare all’Assessore che mi preoccupano particolarmente le foto della metropolitana che ho visto questa mattina sui giornali perché ho visto che quella carrozza è completamente dipinta dai writers. Volevo rammentarle che io stesso, non dai binari, ma dall’ingresso principale sono entrato nel cantiere di Ansaldo e ho girato all’interno senza che nessuno mi fermasse. Grazie.

RUSSO – PRESIDENTE

Consigliere Gioia.

GIOIA - UDC

Grazie, Presidente. Assessore, io registro alcuni aspetti importanti. Il primo: credo che oggi si sia evidenziato un aspetto che penso debba far riflettere, quello che l’Amministrazione - oggi ne prendo atto, ma credo che ne dobbiamo prendere atto tutti noi - non ha la capacità di governare sull’azienda. Glielo dico per il semplice fatto che se oggi in Commissione, voluta da chi non m’interessa, si parla di trasporto e c’è la persona che ha la maggiore responsabilità del trasporto in questa città e non c’è la sua azienda, l’azienda che lei rappresenta e che governa, si evidenzia un fatto strano, nel senso che lei come Assessore non ha la capacità di poter incidere sulla dirigenza di Amt. Altrimenti lei avrebbe dovuto dire dai vertici fino all’ultima persona “venite con me in aula”. Punto e basta, non c’era motivazione per cui oggi rappresentasse soltanto lei il trasporto e non si potesse interloquire con l’azienda. Questo è un fatto da cui penso possa trarre le conseguenze chi ha partecipato a questa Commissione.

L’altro aspetto è quello che hanno evidenziato i due lavoratori. Uno riguarda le inefficienze, le situazioni ormai risapute, le abbiamo più volte denunciate, i vari Consiglieri di ogni gruppo politico hanno denunciato le situazioni che naturalmente avete messo in

evidenza. L'altro aspetto, sul quale forse non ho molta condivisione rispetto a quello che avete riferito, è quello di attaccare chi svolge come voi il ruolo di rappresentante dei lavoratori. Il tema del populismo e della demagogia si sta diffondendo in ogni reparto, in ogni situazione, come nel dire che le indennità dei parlamentari debbano essere ridotte. In un momento di situazione di difficoltà economica chi dice di no? Io potrei dire, aumentando il populismo all'ennesima potenza: facciamolo tutto gratuito. Così ad ogni livello vediamo chi la dice più grossa o chi prende più consensi. Sono stato anche io sindacalista e ho fatto anche il formatore sindacale. Probabilmente c'è una assurdità di distaccati e quant'altro; ce ne sono forse di più rispetto a quelle che sono le situazioni standardizzate nelle varie aziende. Attenzione, questa è però la possibilità per cui ci possa essere il sindacato, si possa ancora lavorare all'interno e riportare le istanze dei lavoratori. Altrimenti rischiamo di fare qualcosa che in un certo momento può sembrare visibile e ci può portare dei consensi, però questi consensi iniziali potrebbero essere effimeri a lunga durata. Questa è una mia valutazione.

Uno che rappresenta i lavoratori ed è distaccato fisso evidentemente ha una difficoltà di carriera in qualsiasi settore. Sto parlando di difficoltà di avanzamento di carriera. In ambito aziendale per chi svolge l'attività sindacale ci sono situazioni di difficoltà che sono contingenti, nel senso che nessuna azienda fa la ricostruzione di carriera. Di questo come aspetto tutti ne possono discutere, ma parlare di un problema di efficienza di azienda rispetto a quattro, cinque, sei o sette ricostruzioni di carriera non credo che dia la soluzione a quello che è il motivo per cui oggi siete venuti qui. Credo che queste inefficienze dal punto di vista strutturale, anche di elargizione di permessi sindacali, siano a conoscenza di chiunque qui dentro ha iniziato il mandato, quindi ciò che ci venite a dire lo sapevamo già a priori, non mi avete detto qualcosa di nuovo almeno da questo punto di vista. Lo sappiamo benissimo che nel pubblico c'è una regola e nel privato questa regola non si riesce a far rispettare, perché nel pubblico c'è la possibilità di sedersi al tavolo della contrattazione e la rappresentatività rispetto al numero degli iscritti. Nel privato o la codifica il datore di lavoro e decide come farlo oppure, se non la codifica, potrete fare tutti gli iscritti che volete e immaginate, ma alla fine non vi sederete mai al tavolo contrattuale. Io ho un'altra valutazione, nel senso che chiunque secondo me, indipendentemente da essere firmatario o non firmatario del contratto, debba sedersi al tavolo delle trattative, perché se ha una rappresentatività di lavoratori quantomeno ha il diritto di essere ascoltato dall'azienda. Poi firmare il contratto o meno sono altri percorsi.

Vi abbiamo dato la possibilità di ascoltarvi in Conferenza capigruppo. Non credevo naturalmente che la situazione in discussione per una parte potesse essere quella di dire che ci sono troppe inefficienze, come già noto. Mi sarei aspettato dai lavoratori di sentire non soltanto questa parte qua, che è condivisibile, ma anche il problema che dovremo andare ad affrontare e che ha già detto il consigliere Farello. Probabilmente ho saltato una parte e me ne scuso, può darsi che lo abbiamo detto, ma io non l'ho ascoltato. Volevo rimarcare – lo hanno detto i consiglieri Vassallo e Farello – che il nostro problema è quello di vedere se saremo capaci di portare questa azienda sotto il profilo economico e finanziario a partecipare alla gara del bacino provinciale, che non sarà più il bacino unico. Credo che questo sia oggi l'interesse maggiore da parte di chi amministra questa azienda. Le altre cose sono certamente da tenere in considerazione, ma non credo che siano prioritarie rispetto a questo fatto perché se l'azienda fallisce, tutte le situazioni che avete portato e hanno una loro valenza cadranno. È giusto che poi in una situazione di quadro generale di efficienza dovremo andare a ritoccare, Assessore, anche questa parte.

RUSSO – PRESIDENTE

Per l'ordine dei lavori, mi chiede ovviamente di intervenire l'Assessore perché è stata sollecitata e poi darà la parola agli auditi per fare ulteriori integrazioni e rispondere alle sollecitazioni della Commissione. Prego, Assessore.

DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ E TRAFFICO

Parto dagli ultimi interventi. È evidente che esiste un governo dell'Amministrazione sull'azienda. Nel caso di oggi si trattava di una presenza di un'organizzazione sindacale. Come lei mi insegna, il tavolo sindacale, il tavolo di trattativa, il tavolo di confronto azienda-sindacati è normato dalla legge, perciò deve seguire le norme. Non è il fatto che l'Amministrazione non abbia portato quell'azienda, è un altro tema.

Credo, consigliere Vassallo, di non essere stata disattenta in questi anni, assolutamente, nel senso che in condizioni molto drammatiche io ho tenuto l'equilibrio del conto economico e il servizio. La nostra città copre ancora con il servizio di Amt il 95% delle strade. Non c'è nessuna città che tiene questi dati, ad esempio le zone periferiche di Torino e di Milano. Abbiamo tenuto con questi acquisti che hanno cercato di supplire inefficienze, ritardi di altri enti. Anche la vendita di Campi, che non c'entra niente con l'acquisto dei bus usati, è fatta proprio in questa prospettiva di poter acquistare un po' di autobus nuovi. Perciò non è vero, consigliere Vassallo, che l'azienda comanda su di noi. Io rivendico anche di aver governato un concorso per autisti, che si è svolto in questo ultimo anno, con tutte le regole e le condizioni della selezione pubblica. Normale, cosa normalissima, è giusto così. Non so se in passato le cose sono andate un pochettino diversamente. Rifiuto quindi una impostazione del genere. Sono però d'accordo sul fatto che l'argomento nodale è la scelta che l'Amministrazione, perciò anche il Consiglio Comunale, deve fare a livello di indirizzo rispetto alla partecipazione alla gara che entro il 2018 la Città Metropolitana bandirà sul bacino metropolitano. Io ho le mie idee ovviamente, sono pronta a discuterle con voi. Io credo che Amt debba partecipare alla gara, anche se le condizioni, soprattutto di patrimonializzazione dell'azienda, non ci prospettano una strada liscia davanti. Quindi bisognerà fare delle scelte.

Sugli argomenti più specifici, il controllo è totale su Amt. Esiste il controllo analogo su Amt perché di fatto è assimilata ad un'azienda in house. Il controllo analogo, che è definito dalla legge, è sostanzialmente che Amt è un ufficio del Comune, non ci sono molte differenze. Ci sono tutti gli strumenti per monitorare. Ci sono, per esempio, strumenti di monitoraggio del contratto di servizio codificati e tale contratto viene monitorato e attestato. Nonostante siamo in proroga dalla fine del 2014, una proroga coperta soltanto da un leggina regionale, cioè una cosa proprio costruita sul vetro, siamo riusciti a tenere un servizio che è capillare su tutta la città. Ci poniamo dei problemi oggi, ci possiamo anche dedicare a situazioni particolari che dobbiamo comunque affrontare, ma il controllo c'è.

Sulla questione specifica delle testimonianze dei rappresentanti del sindacato Or.sa, mi pare che avete deciso la strada giusta: si analizza il verbale e si risponde puntualmente a tutte le domande perché io ovviamente non avrei neanche il tempo. Potrei mettermi lì e lo faccio, ma non avremmo neanche il tempo. In termini generali volevo dire questo.

Il consigliere Villa diceva “vediamo se con le azioni hanno fatto sprecare denaro o hanno fatto risparmiare rispetto al contesto dato”, cioè diceva “non è importante il fatto che diminuiscano le risorse, ma è importante come si usano queste risorse”. Devo dire che su questo aspetto, sull'aspetto dei risparmi, non è una cosa semplice ed è una cosa che in questi

anni abbiamo affrontato con grande approfondimento e serietà. Intanto dobbiamo partire dal presupposto che l'80% dei costi di un'azienda di trasporto è il costo del lavoro e questo è un dato di partenza. Ricordo solo un dato che riguarda l'Amministrazione precedente in parte, perciò sono veramente molto serena nel giudizio. Nel novembre 2011, perciò alla fine del mandato precedente, il tendenziale del conto economico Amt era meno 35 milioni perché erano venute a mancare le risorse pubbliche, quel 65%. Quando abbiamo iniziato noi abbiamo trovato una situazione da meno 20 milioni. In quei pochi mesi - sono serena nel giudizio, non governavamo noi, non eravate voi, neppure noi - c'è stato un risparmio. Questo risparmio è continuato. Ho un po' di dati: sui materiali un risparmio del 3% dal 2012 al 2015; sui servizi, sempre le stesse date, meno 1,5. Certo, c'è stato anche un calo delle tariffe, un calo dei proventi da tariffa, che erano nel 2012 di 59 milioni, una cifra notevole. C'è stato un calo perché c'è stato un calo in tutta Italia. Non è vero che sono aumentate le auto. Sono anche diminuite le auto, ci sono tendenze di calo in tutti i vettori perché le persone si muovono meno. È il dato della nostra città, ma anche di tutto il Paese. Perciò il discorso dei risparmi lo dobbiamo un po' particolare. Comunque ribadisco disponibilità a vedere ogni situazione evidenziata punto per punto.

Tema importante: la sicurezza dei mezzi e la sicurezza degli autisti. Il controllo c'è, la serietà dell'azienda c'è. I mezzi escono dalle rimesse in situazione di sicurezza perché non dire questo vorrebbe dire disprezzare il lavoro di centinaia e centinaia di operai, di capi rimessa e di autisti che lavorano serissimamente tutti i giorni. Escono 1000 turni al giorno, Amt fa uscire 1000 turni uomo al giorno, pensate che macchina organizzativa è. Magari ci sarà anche qualcuno che sta con il cartellino e sta fermo. Bisogna vedere rispetto a questi 1000 che escono al giorno quanti sono. La sicurezza è un obiettivo che si persegue tutti i giorni e tutto il giorno perché ci lavora gente seria in Amt.

La questione del treno succede, non è neanche catalogato come incidente perché era in manovra, stavano facendo il corso. Nelle manovre ferroviarie, nel deposito è successo. Difatti c'è questa collaborazione, questo accordo con le Ferrovie che supplisce rispetto alla sistemazione.

Sicurezza dei mezzi, è vero, l'abbiamo affrontato come tema. Abbiamo fatto delle azioni anche su input forte dell'Amministrazione e del Consiglio Comunale, che lo ha sottolineato più volte. È evidente che lavoriamo su dei mezzi vecchi. Non si possono mettere le telecamere su dei mezzi vecchi. Sono un po' tapulli quelli che si fanno? Possiamo dire che sono tapulli. Ma se io avessi tutta la flotta nuova sarei in condizione diversa. Sono arrivati i piccoli bus che abbiamo messo a Sampierdarena sul 165. Sono piccoli bus da 60 passeggeri e hanno le loro telecamere. Il tema mezzi è il tema centrale dal quale discendono i problemi sulla manutenzione e su questi aspetti di sicurezza. Va bene, mi fermo qui.

Ultimo tema, le politiche della mobilità, il tema delle corsie gialle. Ne abbiamo discusso tante volte, consigliere Bruno. Abbiamo tolto o abbiamo corretto le corsie gialle solo laddove creavano più problemi invece di risolverli. I rappresentanti dell'Or.sa io li conosco. Naturalmente non sono al tavolo sindacale con l'azienda, ma l'Assessore riceve tutti, ci mancherebbe altro e li ho ricevuti. Quante volte ci siamo visti in questi anni? Sei o sette, non lo so, periodicamente ci vediamo e periodicamente loro mi pongono problematiche anche di mobilità che affrontiamo insieme. Per esempio, hanno segnalato, ma avevamo già deciso di mettere una telecamera a tutela di un tratto di corsia gialla e questo lo stiamo facendo. Anche il tema delle corsie gialle non prendiamolo in maniera astratta, teorica, ideologica. Il tema delle corsie gialle deve essere calato nella struttura urbanistica di una città. La nostra città non ha la struttura di Torino con le strade larghe e ortogonali, parallele e ortogonali, dove le

corsie gialle si possono mettere agevolmente da tutte le parti. La nostra è una urbanistica complessa con spazi ristretti. Lo diceva la consigliera quando parlava di strade in deroga. Se noi andassimo a guardare queste situazioni, ci sarebbero interi quartieri senza il trasporto pubblico perché la situazione è oggettivamente questa. Grazie.

RUSSO - PRESIDENTE

Le domande rivolte all'azienda, come abbiamo deciso, mi pare, unanimemente durante la Commissione, verranno trasmesse attraverso il verbale di oggi, attraverso una nota con cui magari gli uffici dell'Assessore potranno meglio indicare i punti. Poi sarà fornita una risposta. Signor Rinaldi, prego.

SIG. RINALDI - OR.SA GENOVA

Cercherò di rispondere più o meno a tutti. Per quanto riguarda le corsie gialle, ha ragione l'assessore Dagnino. Molte volte ci creano più problemi che altro perché il tessuto genovese non permette di mettere corsie gialle ovunque e tante volte per spostarci da una corsia gialla e rientrare nel traffico urbano ci crea difficoltà, per questo devo darle ragione. Però si potrebbero mettere in tanti punti più nevralgici dove invece troviamo i parcheggi blu nelle corsie gialle e questo ci crea notevolmente problemi.

Abbiamo il problema delle deroghe, è vero, in tantissime linee di montagna non potremmo girare, però ci giriamo e la responsabilità è nostra. Ora con l'omicidio stradale, come diceva prima la Lodi, sono tutte grane nostre perché è vero che c'è una deroga per andare su quella linea, ma quando c'è un incidente ne rispondo io. Deroghe o non deroghe la patente è la mia. Il codice della strada non ammette ignoranza, il codice della strada è quello. Se quell'autobus è su una linea in deroga, sarà anche in deroga, ma è contromano e io ne rispondo. Non c'è tutela di nessun genere, ne rispondo io.

Rapporti con le organizzazioni sindacali. Non ci sono rapporti, ci odiano. Non per il discorso del populismo, li ha frainteso lei, Gioia. Il tessuto sociale è questo: abbiamo grossissimi problemi economici, è verissimo. Tutti fanno sacrifici, tutti i lavoratori fanno sacrifici. Aumentano i biglietti, quindi un sacrificio per gli utenti, ma i sindacati non hanno mai fatto in questi ultimi dieci anni un sacrificio. Hanno una ricostruzione di carriera che, anziché di essere di sei, è di cinque anni. Ci sono sindacalisti che hanno parametri più alti di quel signore che si è sudato tutta la carriera al volante, in direzione e altro. Questo è vergognoso. C'è un esercito di staccati e durante i referendum aziendali non abbiamo le persone per coprire il servizio perché queste persone sono in stacco. Per l'ultimo referendum aziendale abbiamo proposto di farlo digitale, visto che siamo nel 2016 e abbiamo tutti un badge come lo avete voi. Striscio, voto e me ne vado, non c'è problema. Ci vengono anche fatte le votazioni in Parlamento, si risparmierebbero migliaia di euro. Non si possono fare, quindi abbiamo centinaia di persone in stacco per guardare una scatola di cartone. Proposte che in questi tre anni abbiamo portato come risparmi economici all'azienda che non ci considera. Faccio un esempio: il risparmio degli impianti a led lo abbiamo portato tre anni fa e ci hanno riso in faccia. Ora Amt è uscito con un comunicato stampa che funziona. Dopo tre anni? Tre anni fa lo abbiamo detto. Abbiamo le lampade a gas accese 24 ore su 24 nelle rimesse, un consumo di corrente assurdo. Basta un crepuscolare di cinque euro e quattro lampadine a led, risolto il problema. Ma noi diciamo cavolate, non ci ascoltano mai e a

distanza di anni ci danno ragione. Se ci davano ragione subito bisognava firmare un accordo e allora andavo al tavolo. Non ci vogliono al tavolo.

Uguale per la sicurezza. È stato fatto tanto, è vero, perché si stanno cercando di fare dei tapulli, ma tanti tapulli sono delle cose vergognose. Hanno rovinato delle macchine, le 39, numero sociale 39, con le telecamere sulla porta posteriore per garantire la sicurezza degli utenti che salgono. Hanno pensato bene le organizzazioni sindacali di toglierla e metterla sulla porta centrale, perché la struttura di sicurezza, di cui vanno tanto fieri e che hanno montato, impediva la visione della porta al centro. Quindi adesso non solo non vediamo la gente al centro, ma non vediamo neanche quelli dietro e quando dobbiamo fare retromarcia sulle linee come il 66 la facciamo alla cieca. Ottimo risultato. Abbiamo tolto gli operai dalla manutenzione ordinaria per fare questi lavori. Un danno anziché un risultato e ora ce li teniamo così perché se non dovremmo spendere altri soldi per ritornare come era, quando bastava spostare uno specchio, quattro viti, un lavoro di cinque minuti. Noi abbiamo fatto un lavoro con telecamere, cablaggi e quant'altro. Questo è uno spreco, perdita di tempo, si riduce la manutenzione, fermi macchina. Noi lo abbiamo detto subito, ma non veniamo ascoltati perché non siamo al tavolo e andiamo avanti così. Non mi interessa stare al tavolo, io sto in divisa e lavoro. Io mando la proposta su in azienda, c'è un risparmio economico, lo facciamo e invece non viene fatto. Perché? Perché l'ho proposto io. Se ci scrivo sopra Faisa, Cgil o Cisl e va su, risolto il problema. Le organizzazioni sindacali non ci vogliono al tavolo perché chiediamo in primo luogo un sacrificio da parte delle stesse organizzazioni. I sacrifici li facciamo solo noi che lavoriamo, li fanno solo loro che perdono i premi in direzione perché quando non si raggiungono gli obiettivi a queste persone non vengono dati i premi stabiliti dai contratti, dagli accordi. È questa la situazione reale.

Per quanto riguarda il problema del finanziamento, verissimo, mancano i soldi da Roma, ma è sbagliato il sistema del finanziamento. Con la legge Burlando, quando è stata modificata, Amt adesso perde quasi 10 milioni di euro l'anno. Perché? Perché il servizio viene finanziato non più in base ai chilometri offerti ai cittadini, ma in base al numero di posti che vengono offerti. Per quello che sono arrivati tutti questi autobus autosnodati di 18 metri. Noi abbiamo autobus di 18 metri che vanno su vuoti da Pontedecimo a Morigallo fino a Pontedecimo perché bisogna dare il numero di posti offerti. Allora bisogna offrire questi autobus giganti e poi noi ne rispondiamo che stiamo sempre a fare incidenti, non riusciamo a passare. Paghiamo di tasca nostra i danni perché arrivano sospensioni di tre o quattro giornate a seconda di cosa rompi e dove tocchi. Bisogna offrire autobus grossi per cercare di prendere più finanziamenti possibili. Questo è sbaglio di nuovo.

Altri problemi. Non è vero che sono solo gli autobus vecchi che si rompono. Le vetture numero sociale 93 sono quelle che sono più ferme, sono quelle con i più grossi guasti, difetti alle pinze, ai freni, ai motori, correnti galvaniche. Sono quelli fermi ai depositi di Cornigliano e Sampierdarena a montagne, eppure sono vetture che non hanno neanche dieci anni. Le vetture che ha detto adesso l'assessore Dagnino, le quattro nuove che sono arrivate, ne girano due. Assessore, venga in rimessa adesso, andiamo, io monto alle due e le faccio vedere. La 41 ha avuto un incidente e ha sfondato il parabrezza. La 44 è l'unica che gira. La 43 ha un problema alle porte, non si aprono, come va in pendenza va fuori bolla e la porta non si apre. Si ripresenta tutti i giorni, ogni volta che va fuori bolla. La 42 è ferma per problemi di freno. Sono in garanzia, però non circolano, sono ferme. Prendiamo autobus nuovi per cercare di migliorare il servizio e poi li abbiamo fermi perché i nostri non ci possono mettere mano e dobbiamo aspettare la ditta esterna. Anche comprando autobus nuovi, se poi non vengono collaudati ritorniamo allo stesso problema. Ho l'autobus nuovo, ma è fermo; tanto vale che

mi tengo quello vecchio fermo. Abbiamo autobus che vengono acquistati, ma non vengono provati come dovrebbero. Un'azienda seria dovrebbe prendere un autobus, lo prende in prova sei mesi. Mi analizzo le problematiche che escono, guardo come funziona e poi dico "sì, lo prendo se mi risolvono questi problemi". Questi autobus nuovi per fortuna ci sono, però sono fermi, due sono fermi per problemi che stanno uscendo di volta in volta con il rodaggio. Ma non andrebbe rodato adesso in servizio, ma andrebbe rodato prima. Io devo offrire servizio ai cittadini.

Altro discorso. Si parlava del costo del chilometro, è vero. Il costo del chilometro sta aumentando, ma sul costo del chilometro in tutti questi anni c'era un progetto firmato con il Comune e con l'azienda dove si dovevano diminuire le fermate, rivedere la mobilità, rivedere le linee. Questo non è mai stato fatto. Se un autobus extraurbano in un chilometro fa due fermate, si ferma due volte, ha un consumo dei freni che è la metà rispetto a un autobus di Amt. Noi in un chilometro facciamo quattro o cinque fermate. Ogni volta che mi fermo e riparto consumo i freni e consumo il gasolio. Ci credo che il costo urbano ed extraurbano è notevolmente diverso. In questi giorni abbiamo avuto il ponte dei morti, tantissimi turisti. I filobus non riuscivano a transitare, dovevamo togliere le aste. Un filobus fa 800 metri con un litro di gasolio. Ma dove vogliamo andare? E giriamo a gasolio anziché in linea perché? Perché se attacchiamo le aste al bifilare non riusciamo a transitare, rimaniamo bloccati nel traffico. Come si fa a fare un ragionamento del genere? Ogni volta che c'è un cantiere togliamo le aste e andiamo a gasolio. I filobus della Amt hanno viaggiato ad oggi più a gasolio che elettrici.

Altri problemi. Abbiamo portato le proposte. Parliamo di sociale. Il sociale è fondamentale. Ad oggi ne abbiamo tantissime relative agli immigrati che sono ospitati un po' ovunque sul territorio, li abbiamo anche nel centro storico. Vengono pagati carnet da 10 euro, vengono offerti a questi ragazzi il carnet da 10 biglietti. Questi se li rivendono e poi viaggiano gratis. Abbiamo a Pontedecimo gruppi di 20, 25 ragazzi sugli autobus che si occupano mezzo autobus, viaggiano gratuitamente. Salgono i nostri controllori Vtv e non li possono sanzionare perché li sanzionano ma non hanno fissa dimora. Figurano tra quei 13 mila cittadini che il Comune ha dichiarato cittadini genovesi senza fissa dimora. 13 mila persone, che sono certificati dal Comune come senza tetto e fissa dimora, che circolano gratuitamente sui mezzi di Amt. Se noi diamo 300 euro a 13 mila persona parliamo di 4 milioni di euro. 4 milioni di euro nel sociale che se il Comune di Genova dà un tesserino deve riconoscere ad Amt. Allora non riconosciamo niente, ma qua c'è un buco di 4 milioni per il sociale. Gli Adt e i Vtv, che sono in servizio sull'azienda, vengono tolti dalla verifica ordinaria. Abbiamo personale Vtv che dovrebbe fare controlleria a bordo per contrastare l'evasione tariffaria, ma siccome mancano gli autisti vengono tolti dalla verifica e vengono messi a guidare. Quindi su gli autobus Amt si viaggia gratis. La domenica c'è una sola squadra. Il problema è che abbiamo una carenza organica di personale.

VILLA - PD

Scusatemi se vi interrompo. È una questione non di lana caprina, ma per me molto importante. Questa è la sede del Consiglio Comunale, è la sede dove parlano i Consiglieri Comunali, gli eletti finché ci saremo noi e poi ce ne saranno degli altri. I signori dirigenti o chiunque altro sia in questa sede, che non sia autorizzato come voi in questo momento a parlare dal Presidente, non deve intervenire. Non deve fare facce, non deve commentare, non deve fare niente. Deve attenersi al proprio lavoro. Grazie.

RUSSO – PRESIDENTE

Grazie. Chiederei agli auditi di andare alla conclusione.

SIG. RINALDI – OR.SA GENOVA

Si potrebbero fare tante cose. Manca la volontà.

RUSSO – PRESIDENTE

Abbiamo superato questo problema, consigliere Villa. Il signor Marsano vuole aggiungere?

SIG. MARSANO – OR.SA

Sì. Vorrei aggiungere alcune cose. Intanto ringrazio chiunque ci abbia ascoltato fino adesso e abbia posto le domande. Parzialmente abbiamo risposto. Volevo semplicemente dire a chi si è stupito che Or.sa non si preoccupa troppo degli stipendi che per quello ci sono già Cgil, Cisl, Uil e Faisa che occupano gran parte del loro tempo a disquisire di questo e a farci firmare degli ottimi accordi a perdere, quindi su questo siamo tranquillamente coperti.

Noi pensiamo che se lavoriamo per una azienda che funziona bene, allora anche il nostro status di lavoratori non può che essere migliore. Per quello non parliamo di stipendi, perché ci preoccupiamo del lavoro che facciamo, cerchiamo di farlo nel miglior modo possibile per i dipendenti e per i cittadini elettori, contribuenti e utenti. A questa cosa tenevo particolarmente perché poi sembra che se non ci si occupa solo di stipendi il sindacato non faccia il suo dovere.

Sull'intervento di Malatesta l'assessore Dagnino ha riferito che c'è una mancanza di autobus ed è vero. Tra l'altro volevo aggiungere a quello che ha detto giustamente l'Assessore che non è solo un fatto di mancanza di autobus; è anche un fatto di mancanza di autisti perché siamo attualmente sotto di 200 unità. A breve col fondino a gennaio se ne andranno almeno un'altra quarantina di autisti. Ci ritroveremo sotto di altre quaranta unità, quindi mancano gli autobus e gli autisti. Ricordo che chi fa questo lavoro lavora tutti gli anni, tutte le feste, sabato e domenica compresi. Se vogliamo chiedere congedo e ci serve il giorno di festa perché abbiamo problemi personali, perché vogliamo festeggiare come le persone normali in famiglia, dobbiamo bivaccare in azienda e dormire nelle rimesse per poter strisciare il badge e sperare, incrociando le dita, di poter fare i giorni di congedo che ci spettano, che sono i nostri e che non ci vengono dati. In barba anche questo alla sicurezza perché se un autista deve fare la notte per poter richiedere la festa, voglio vedere il giorno dopo come va a lavorare. Ma questa è una cosa che l'azienda ci costringe a fare ed è una cosa che non si deve più fare perché con la tecnologia possiamo eventualmente strisciare il badge e andarcene a casa a mezzanotte. Non vedo perché bisogna stare in rimessa fino alle dieci e mezza di mattina come le bestie per chiedere cose che sono nostre e che ci spettano. Questa è una cosa inaccettabile e negli uffici questo problema non ce l'hanno.

Per quanto riguarda i soldi spesi, per quanto riguarda i cinque sprinter, con quei soldi che sono 600 mila euro e passa potevamo mettere in sicurezza un centinaio di bus. Per i serali avremmo risolto il problema delle violenze in riferimento agli autisti e agli utenti. Quindi questi soldi potevano essere investiti in ben altro modo.

Per quanto riguarda il consigliere Gioia che ci chiedeva giustamente “Or.sa queste proposte le fa?”, sono tre anni che andiamo in giro con 13 pagine di proposte che vi vorrei sottoporre, ma non ho il tempo. Sono 13 pagine comodamente divise in tre capitoli: cosa può fare la Regione, cosa può fare l’azienda, cosa può fare il Comune per migliorare il trasporto pubblico e rendere Amt un’azienda sana e competitiva nel giro di poco.

Detto questo, non solo pesano sull’azienda i 17 staccati fissi, ma anche gli innumerevoli dirigenti. Secondo me ne basterebbero molto meno e si potrebbe risparmiare anche su quello.

I dati sull’evasione pesano tanto e vorrei darvi un dato che forse non è chiaro. Del 6% che è l’evasione sul controllato – in realtà è molto più alta – di questo 6% solo il 20% viene recuperato. L’80% delle multe che noi facciamo non viene saldato. Questa problema dell’evasione tariffaria si collega alla proposta di una seria bigliettazione elettronica che ci permetterebbe anche di evitare che in metropolitana si viaggi gratis e questi sono altri soldi spesi, malamente persi. Un’altra cosa. I controlli sulla bigliettazione dopo mezzanotte e mezza non ci sono, quindi buona parte dei serali non viene controllata e la totalità delle notturne. C’è tanto da fare, noi vorremmo fare. Speriamo che ci venga permesso di poterlo fare. Ci sarebbero altre mille cose, ma mi fermo qua perché mi rendo conto di avervi chiesto molto. Un’ultima cosa, scusate. Per quanto riguarda la privatizzazione, stiamo seguendo quello che sta accadendo in giro per l’Italia nei confronti dei colleghi e delle aziende che vengono privatizzate. Ne ha parlato giustamente sia Farello che Musso quando dicono che in Italia non c’è mai stata la vera privatizzazione. Questo può anche essere vero. Ricordo che sulle nostre aziende morenti si sta buttando a pesce Bus Italia, che è la branca su gomma di Ferrovie dello Stato. Quindi privatizzano con i soldi nostri senza rischio di impresa e sono buoni tutti, come ha detto giustamente più di una persona qui dentro. Ricordo che Autoguidovie, che ha acquistato quasi il 50% di Atp per una inezia perché il Comune non ha voluto dare 700 mila euro – questo bisogna dirlo – è sottoposto a un esame dall’Anac, che è l’Associazione nazionale anticorruzione. Voglio ricordare come lavora questa gente. In giro per l’Italia dove vincono queste persone si abbassa tutto il costo del lavoro. Fa piacere sentire dall’assessore Dagnino, che è di centrosinistra, che il problema del trasporto pubblico siamo noi perché l’80% dei costi è il costo del lavoro. Giustamente Bus Italia prende alla lettera questa cosa e va ad abbassare totalmente quelli che sono i contratti non solo nazionali, ma anche di secondo livello, distruggendoli e applicando il proprio contratto aziendale che è già stato firmato da tutti i sindacati firmatari, Cgil, Cisl, Uil, Fais, Ugl. Va ad aumentare la tariffazione in barba alla socialità. Ovunque si è insediata ha tagliato quelle che sono le linee periferiche, concentrandosi semplicemente sulle linee a maggior flusso turistico.

Abbiamo tantissimo da fare, sotto l’aspetto turistico si può fare tanto. Abbiamo anche gli impianti di risalita e il trenino di Casella da valorizzare. Quindi sono tutte cose che si possono fare, si devono fare e Amt secondo noi, se viene mandata avanti con criteri, è un’azienda che può generare profitto rimanendo pubblica. Grazie a tutti voi.

RUSSO – PRESIDENTE

L’Assessore mi chiedeva di fare una breve precisazione.

DAGNINO – ASSESSORE MOBILITÀ E TRAFFICO

Solo per il verbale. Il signor Rinaldi ha detto che Amt ha un buco di 10 milioni. Perde 10 milioni. I bilanci 2013-14-15 sono in equilibrio.

RUSSO - PRESIDENTE

Chiudiamo la Commissione con l'impegno di trasmettere il verbale nel più breve tempo possibile ad Amt, di chiedere ad Amt di farci avere delle risposte per iscritto e di riaggiornare la Commissione all'esito di questo verbale. Siamo tutti d'accordo noi residui? Perfetto. Benissimo.

ESITO:

Audizione OR.SA Genova in merito a proposte di trasporto pubblico funzionale	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
--	-------------------------

Il Presidente alle ore 12.40 dichiara chiusa la seduta.

L SEGRETARIO
(Liliana Lunati)

IL PRESIDENTE
(Monica Russo)