



COMUNE DI GENOVA

N. 11

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta pubblica del 16 aprile 2013

VERBALE

CXIII

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEI CONSIGLIERI NICOLELLA, DE BENEDICTIS
E GRILLO, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE,
IN MERITO A INTERESSE DI UN SOGGETTO
DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE AD
INSEDIARE UN SUPERMERCATO
ALL'INTERNO DEL MERCATO ORIENTALE.

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

“Il quesito riguarda l’interesse manifestato da un soggetto della grande distribuzione all’insediamento nella porzione sovrastante il piano strada del mercato orientale. La nostra domanda riguarda l’orientamento dell’Amministrazione a questo proposito, dato l’enorme interesse commerciale della zona, e la considerazione che ci permettiamo di fare è che se è vero che i punti di grande distribuzione alimentare garantiscono sempre un certo numero di posti di lavoro, è anche vero che la concorrenza che questi operano sul commercio minuto è stata molte volte, nella nostra città, spietata nei confronti del commercio al dettaglio. Quindi chiediamo se l’intenzione dell’Amministrazione è di mantenere la distribuzione attuale, che dà ottimi risultati, senza coinvolgere la grande distribuzione, magari insediando attività di interesse di media entità improntate allo sviluppo delle peculiarità enogastronomiche della nostra città o magari alla distribuzione di prodotti alimentari provenienti dalla filiera corta di aziende del nostro entroterra”.

DE BENEDICTIS (G. MISTO)

“Assessore, il mercato orientale, così com’è in questo momento, direi che non va bene perché sappiamo tutti che pur essendo stato costruito nel 1899 e avendo portato avanti la storia del commercio a Genova per tanto tempo, adesso presenta delle criticità: piove dentro il mercato, le vetrate fanno filtrare acqua da tutte le parti e i servizi igienici sono addirittura al primo piano cui è precluso l’accesso ai disabili.

Tempo fa i commercianti hanno provato a proporre un progetto, ma non se ne è fatto nulla. La ventilata possibilità che un nuovo soggetto possa interessarsi ad entrare nel mercato orientale, secondo me è particolarmente interessante. E’ anche vero che, come diceva la consigliera Nicoletta, bisogna cercare di tutelare il commercio al minuto nelle zone limitrofe ed è anche vero che ad esempio negli outlet, dove ci sono tante attività commerciali, il piccolo negoziante non ha paura perché i clienti che vanno al grande supermercato poi curiosando si avvicinano anche ai piccoli esercizi e magari fanno anche acquisti.

Quindi la proposta è interessante, però anch’io vorrei capire cosa ne pensa l’Amministrazione e quali sono eventualmente i tempi di restyling del mercato orientale e quindi del nuovo insediamento”.

GRILLO (P.D.L.)

“Assessore, le ipotesi progettuali per quanto riguarda il mercato orientale, risalgono già alle giunte Pericu e Vincenzi. Quindi bisogna fare il punto su quelle progettualità e capire quali determinazioni hanno preso le varie giunte. Io nutro grande perplessità sull’ipotesi, di cui ha parlato la stampa cittadina, di insediamento sia di Esselunga che di Coop qualora facessero qualche proposta progettuale per la parte sopraelevata del mercato.

Al tempo stesso però evidenzio il fatto che questa struttura, come diceva De Benedictis, necessita di urgenti interventi di risanamento. Concordo con lei quando sulla stampa cittadina dichiara che questa struttura è un biglietto da visita anche per il turismo. Concludendo, io direi di approfondire la questione in una apposita riunione di commissione audendo gli operatori del consorzio del mercato, le associazioni di categoria e discutendo su quali ipotesi eventuali possono scaturire per l’utilizzo parziale di spazi oggi disponibili e non utilizzati. Il tutto ovviamente in una logica che preveda degli obiettivi realizzabili e che tenga conto del parere, più volte espresso anche in questi giorni, da parte della Soprintendenza”.

ASSESSORE ODDONE

“Grazie ai consiglieri che mi danno l’opportunità di intervenire, seppur brevemente, su questo tema che riguarda l’orientale, ma sarebbe interessante affrontare la questione dei mercati cittadini in modo specifico in una commissione per valutare la ricchezza e problematicità che questi rappresentano.

Nello specifico, per sgomberare il tavolo da polemiche e anche solo suggestioni giornalistiche, al Comune di Genova non è arrivata alcuna proposta da parte di chicchessia per quello che riguarda il piano rialzato del mercato orientale e questo non è che ci faccia piacere perché il rialzato del mercato orientale (parliamo di circa 1200 metri quadri) è un problema per gli operatori stessi che operano al piano strada di questa bellissima e importantissima struttura, ma è anche una grande opportunità, proprio per le possibilità creative di nuovi e diversi insediamenti.

Noi collaboriamo in modo molto intenso e proficuo con il consorzio degli operatori il cui presidente, Mario Enrico, è un nostro interlocutore costante e questo consorzio, grazie al lavoro del mio predecessore, il consigliere Vassallo, è stato il primo consorzio ad avvalersi della possibilità del rientro del 20% dei canoni pagati per effettuare in modo più efficace e diretto le manutenzioni necessarie. Non c’è alcun dubbio che l’orientale abbia bisogno di manutenzioni, sarebbe altro che il biglietto da visita della città se fosse in perfette condizioni e se avesse anche questo piano superiore ben utilizzato!

Sono state ventilate anche altre proposte, questa che abbiamo letto sui giornali è solo l’ultima, ma in passato altri soggetti non della grande distribuzione alimentare, sempre senza arrivare fino a Tursi, si erano dichiarati interessati (Decathlon e altri soggetti). Questi naturalmente sarebbero dei poli di attrazione molto interessanti perché il mix di prodotti offerti sarebbe assolutamente positivo e da considerare, naturalmente in modo trasparente e confrontandoci con il Consiglio Comunale.

In chiusura voglio fare un esempio di modalità di integrazione anche molto innovativa e se vogliamo, per quanto riguarda le nostre latitudini, rivoluzionaria. A Barcellona esisteva fino a pochi anni fa una situazione simile alla nostra, con dei mercati che avevano bisogno di riqualificazione e languivano anche un po’ dal punto di vista commerciale. Si sono inventati una soluzione laddove insieme agli operatori tradizionali, i negozianti, hanno inserito praticamente in tutti i mercati cittadini delle medie strutture di vendita anche alimentari, però con delle modalità di vendita diverse, nel senso che nella media distribuzione i prodotti vengono presentati esclusivamente incellofanati o comunque confezionati e non vengono serviti attraverso un operatore tradizionale. Ebbene, questa integrazione, che potrebbe sembrare contraddittoria, è stata non solo bene accettata nel tempo, ma oggi come oggi

nessun operatore tradizionale tornerebbe indietro rispetto a questa soluzione proprio perché le tipologie di clientela sono diverse.

Allora io non sto proponendo questo perché non abbiamo assolutamente nulla sul tavolo, ma gli stessi operatori, che avrebbero sempre la prima parola nel merito, in particolare laddove esistono dei consorzi così bene guidati, non ritengo che siano così pregiudizialmente contrari. Quello cui saremmo totalmente contrari è la vendita di una struttura che è un fiore all'occhiello ad un soggetto della grande distribuzione. Facciamo le giuste battaglie campali sull'area della centrale del latte, è fuori discussione che avremmo la stessa coerenza programmatica anche per quello che riguarda una struttura come quella dell'orientale”.

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

“Ringrazio l'assessore per la visione d'insieme che ha dato a questo aspetto del commercio alimentare e gli auguro buon lavoro in questa direzione”.

DE BENEDICTIS (G. MISTO)

“Assessore, io prendo atto delle sue puntualizzazioni, però mi è parso di capire che il Comune non intende vendere l'orientale, ma l'orientale va ristrutturato e io mi domando con quali soldi, con i soldi di chi. Poi le vorrei chiedere una cosa a margine. Noi abbiamo il mercato del Carmine, da anni ristrutturato e pronto per essere messo in avvio eppure è sempre chiuso. A quando?”.

GRILLO (P.D.L.)

“Contrariamente ad alcuni provvedimenti che l'assessore porta in Consiglio oggi sono soddisfatto della sua risposta e riconfermo l'esigenza, che formalizzerò per iscritto, di una commissione in cui le problematiche di tutti i mercati vengano esaminate con priorità. Un'ipotesi di lavoro potrebbe essere anche che i 1290 metri quadrati della parte rialzata possano eventualmente essere destinati ai prodotti tipici della Regione Liguria; potrebbe essere un'ipotesi che in buona sostanza, nell'agevolare la nostra produzione, si coniuga anche abbastanza correttamente con le esigenze del turismo”.

CXIV

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEL CONSIGLIERE BARONI, AI SENSI
DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL
CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A PISCINA
DI NERVI.

BARONI (G. MISTO)

“Quella della piscina di Nervi è una questione veramente problematica. E' stata chiusa a maggio 2012 e nonostante l'impegno che l'assessore ha posto alla questione, mi pare che soluzioni fino a questo momento ce ne siano poche e siano confuse.

Intanto mi risulta che era stato dato un mandato ad un'azienda di progettazione esterna per un progetto circa la nuova sistemazione della piscina Mario Massa di Nervi che rappresentava, per Nervi e per il Levante, un fiore all'occhiello con grande utilizzo da parte degli atleti e della cittadinanza. Non so che fine abbia fatto questo progetto sul quale mi pare lei avesse investito 30.000 euro.

Si era detto che la piscina avrebbe aperto almeno per la stagione balneare trasformandola in una specie di struttura di balneazione, addirittura con l'acqua di mare. Su questo mi permetto di fare un'osservazione dal momento che vivo lì a pochi metri: mi rende molto dubbioso che l'acqua di mare che viene pescata dietro al molo possa diventare il contenuto della piscina perché francamente vorrei vedere le analisi, anche se tutti parlano di balneazione con l'acqua di mare.

La questione che ha rallentato ulteriormente tutto è che il gestore precedente non ha pagato le utenze e al momento dell'allaccio si è scoperto che non si poteva fare niente perché c'erano le bollette pregresse da pagare e dopo un anno una scoperta del genere è abbastanza problematica perché quando mi danno indietro le chiavi di una casa, magari un minimo di verifica che sia tutto in ordine la faccio.

Un'altra cosa che volevo chiedere riguarda il cambio di destinazione d'uso di questa piscina, che è sempre stata adibita a campo di allenamento e struttura per le competizioni agonistiche regolamentari del campionato di pallanuoto di serie A. Mi pare, dalle notizie che leggo, ma ognuno dice la propria, che si voglia trasferire l'attività alla piscina Groppallo; addirittura qualcuno fantastica dicendo che si potrebbe coprire la piscina Groppallo.

Io faccio due osservazioni poi lascio a lei le risposte. La piscina Groppallo è un gioiello, a fianco alla torre della passeggiata, e mettere lì una copertura, che già faceva abbastanza obbrobrio nel porticciolo, già che abbiamo chiuso la Marinella a venti metri che è diventata un ricettacolo di barboni, sarebbe interessante capire cosa vogliamo fare anche della passeggiata a mare e

delle strutture che su di essa esistono perché un intervento del genere dal punto di vista del paesaggio secondo me è veramente improponibile. Inoltre, per quello che capisco io, le dimensioni della piscina Groppallo non sono assolutamente idonee per un campionato di serie A di pallanuoto. Se parliamo di allenamenti mi sta anche bene, ma un campionato di serie A ha bisogno di misure di un certo tipo, inoltre non ci sono gradinate, quindi vorrei capire cosa fantasticano quelli del Municipio.

Ricordo a tutti che la piscina di Nervi non appartiene alla Sportiva Nervi, è una piscina comunale e appartiene a tutti i cittadini, come minimo quelli del Municipio levante. Quindi continuare a dire che lavoriamo per la Sportiva Nervi è un errore che terrei a chiarire una volta per tutte. La Sportiva Nervi è una grande società, che conosco bene, per la quale ho tifato tantissimo, però non è proprietaria di niente. Queste sono strutture pubbliche e devono essere messe a disposizione di tutti i cittadini, anziani, giovani e bambini, che vogliono andare a nuotare perché in tutto il Levante, da Albaro in poi, non esiste una struttura pubblica che sia a disposizione dei cittadini”.

ASSESSORE BOERO

“Non faccio vedere le slides che avevo preparato, però sono a disposizione. Sgombero subito il campo da un equivoco: l'Amministrazione, perlomeno il mio assessorato, ha ascoltato molto, ma non ha mai detto che riempivamo la piscina di acqua di mare perché anche se non abito a Nervi, ma a Sampierdarena, pare anche a me che aspirare l'acqua di mare non sia la migliore delle soluzioni.

Anche l'idea del pallone sulla piscina Groppallo è venuta fuori in una delle discussioni in Municipio e tengo a precisare che il Municipio è comunque la prima fonte di informazioni e decisioni, ma dal punto di vista dell'Amministrazione tutto questo non è stato preso in considerazione. Vedremo quando verranno fuori delle proposte.

Per quanto riguarda invece la proposta che avevo preparato e che trovate, tengo a precisare una cosa. Sono ben consapevole che si tratti di un bene comunale e non della Sportiva Nervi. Nella prima slide a vostra disposizione trovate i contributi che sono stati versati dal '96 da questa Amministrazione Comunale alla Sportiva Nervi. Sommando gli anni arriviamo sui due milioni e rotti di euro, cessati nel 2011, come ricorda l'assessore Anzalone, più contributi regionali vari.

E' chiaro che quando, a maggio dello scorso anno, o meglio a giugno, appena insediato, ci siamo trovati davanti a questa situazione di emergenza, qualche domanda comunque i cittadini l'hanno fatta, del tipo: questi contributi che il Comune ha dato dal '96, perché non sono serviti a mantenere la piscina nelle situazioni adeguate? Sono domande alle quali francamente non so

rispondere, lascio all'interpretazione dei cittadini che l'hanno vissuta. Dico solo che forse è molto bello avere delle squadre di pallanuoto in prima serie, ma il corrispettivo che veniva dato dall'Amministrazione Comunale era finalizzato allo sport di base, alla piscina per tutti e non alle squadre di prima serie e su questo mi fermo perché ogni cittadino potrà fare le valutazioni che ritiene.

La storia è inutile che la ricordi perché c'è stata questa consegna delle chiavi a maggio e quindi la rinuncia da parte della Sportiva Nervi a gestire la piscina, ma io ho contato dal luglio scorso tutta una serie di interventi che vedete esposti per data, che assommano a una ventina fra interventi tecnici, dibattito pubblico, ecc., con un impegno dell'Amministrazione, di aprirla quanto meno nei tre mesi estivi, non con acqua di mare, ma cercando di renderla fruibile alla cittadinanza.

C'era stato il discorso del saldo, mi pare di 240.000 euro non pagati a Iren per l'acqua, ma anche questo ostacolo è stato superato. Pertanto, dopo l'allaccio dell'elettricità avvenuto il 5 aprile, l'allaccio del gas l'11 marzo e l'allaccio dell'acqua, che dopo solleciti da parte dell'Amministrazione è avvenuto nei giorni scorsi, continuano i sopralluoghi tecnici.

Dalle prime indicazioni viene fuori questo: il ripristino edilizio, spogliatoi e servizi igienici, in prima approssimazione assomma a circa 20.000 euro più IVA. Il risanamento delle parti strutturali è ancora da definire, anche perché dobbiamo vedere quelli che sono i ferri scoperti. Le componenti idrauliche e meccaniche si potranno vedere solo nei prossimi giorni quando avendo finalmente l'acqua si potrà riempire la vasca e vedere la dichiarata perdita, se è vera e di che consistenza è. E poi il rifacimento di tutto l'impianto elettrico perché adesso che anche l'Enel è allacciata, si potrà vedere in quali condizioni si trova.

Quindi un preventivo di spesa per l'apertura, per la quale dovrà essere assegnata a qualcuno la gestione, non l'abbiamo ancora ma spero potremo averlo abbastanza a breve. A questo punto la conclusione dell'Amministrazione è che noi cercheremo di mantenere l'impegno preso per l'apertura nei tre mesi estivi, ovviamente identificando un possibile gestore. E' chiaro che il costo dei lavori per questi tre mesi comincia a risultare rilevante e quindi impone a tutti, al Municipio, ai cittadini, a noi amministratori, qualche domanda sul rapporto costi – benefici. Noi lavoriamo nella direzione di avere un preventivo attendibile delle spese e poi su quello rifletteremo. La mia intenzione sarebbe quella di mantenere ciò che avevamo detto, salvo poi aprirci ad altri progetti di utilizzazione che però sono ancora da costruire. I 30.000 euro cui lei faceva riferimento, non erano denari a disposizione ma erano stati chiesti alla cassa che invece non li aveva dati. C'erano stati anche articoli 54 e interpellanze della consigliera Lauro sul fatto che erano stati reiterati i progetti negli anni, quindi quelli sono comunque risparmiati dall'Amministrazione".

BARONI (G. MISTO)

“Due milioni che abbiamo dato per un impianto pubblico avrebbero dovuto garantire anche la manutenzione perché è una cifra che di questi tempi fa rabbrivire. In più magari dovremo spenderne ancor molti per metterla a posto, quindi io dico: stiamo attenti a come gestiamo i soldi e soprattutto controlliamo chi gestisce gli impianti pubblici pretendendo che ogni sei mesi, ogni anno venga dato resoconto della manutenzione e della tenuta in attività degli impianti”.

CXV

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEL CONSIGLIERE VASSALLO, AI SENSI
DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL
CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO AD
ESUBERI SELEX.

VASSALLO (P.D.)

“La situazione di Selex è nota e quindi io non la illustro perché se ci fosse qualcuno in quest'aula che non la conosce non avrebbe neanche titolo a rimanerci. Sono molto contento che sia il Sindaco ad essere presente in aula e proverò ad esprimere qualche mia valutazione. La prima cosa che possiamo, e dunque dobbiamo, fare è quella di rispettare l'autonomia dell'azienda e delle organizzazioni sindacali, cioè non dire né all'azienda, né al sindacato quello che devono fare, ma cercare di vedere quali sono le cose di nostra responsabilità.

La seconda cosa riguarda una presenza delle istituzioni nello sviluppo della vicenda. Devo dire che immediatamente il giorno successivo alla comunicazione da parte della direzione aziendale, il Sindaco di Genova ha emesso un comunicato che va proprio nella direzione di una presenza responsabile dell'Amministrazione Comunale per seguire lo sviluppo degli eventi. La terza, che è più pregnante, è quella di lavorare per una difesa concreta dei prodotti perché il posto di lavoro si difende se c'è il lavoro, se c'è la produzione di un bene, di un servizio, in questo caso i prodotti che vengono ideati e realizzati storicamente a Genova e quindi un rapporto con la struttura complessiva di Finmeccanica per verificare cosa insieme si può fare per costruire, in termini di prospettiva industriale, un radicamento delle produzioni, di quelle che già avvengono e di altre. Non a caso dovrebbe tenersi la prossima settimana una commissione per fare il punto su smart city, ma come smart city altre potrebbero essere le occasioni.

Compiendo una intemperanza dal punto di vista istituzionale, volevo evidenziare un altro problema, un'altra situazione molto più pericolosa di Selex

e anche con maggiore possibilità di intervento da parte nostra, che è quella di Piaggio. Quindici – venti giorni fa l'azienda ha comunicato alle rappresentanze sindacali una crisi che nei prossimi due anni non vedrà nessuno sbocco, ma il vero problema è che il Comune è protagonista perché è firmatario di un accordo di programma, quello del 2008, e nei fatti si sta svuotando quell'accordo di programma senza che il partner Comune di Genova venga richiamato al tavolo.

Dal 2008 è cambiato il mondo, gli accordi di programma non sono dei totem, cambia la situazione economica, cambia anche la prospettiva, però se ne deve parlare e qui in realtà si sta lavorando per lo spostamento di alcune importanti lavorazioni a Villanova d'Albenga e questo non può essere fatto passare in silenzio.

Sostanzialmente chiedo una riflessione attorno a due ragionamenti perché circa due mesi fa in commissione ne abbiamo parlato e siamo tutti al corrente di quello che sta succedendo e ci sono anche delle possibilità d'intervento. Innanzitutto in conseguenza dell'accordo di programma, quindi una chiamata di responsabilità dei protagonisti. Secondariamente per la vicenda della costruzione della cabina di verniciatura dove il Comune ha responsabilità dirette. Nella commissione di due mesi fa si era evidenziato un aggiornamento di questi temi senza i quali, dobbiamo dircelo chiaro, le lavorazioni verranno trasferite nel tempo a Villanova d'Albenga.

Allora io naturalmente non chiedo adesso a lei a che punto è la situazione, però un ragionamento attorno alle risposte che la Giunta si era impegnata a dare e che se non arrivano diventa un problema”.

SINDACO

“Parto dalla sua ultima frase: le risposte che il Comune può e deve dare e la portata delle risposte, nel senso che in entrambi i casi ci troviamo di fronte a situazioni che sono serissime ed importanti per la città per cui è doverosa un'iniziativa dell'Amministrazione Comunale. In riferimento a Selex, come diceva lei, c'è sia il rispetto della politica dell'azienda che dell'azione delle politiche sindacali nel merito della specifica vertenza.

Io avevo all'ordine del giorno l'articolo 54 sugli esuberi Selex su cui mi sono preparato in maniera più articolata, ma dico due cose, magari non altrettanto preparate, su Piaggio. L'attenzione dell'Amministrazione Comunale al tema Piaggio è costante, nel senso che come magari i consiglieri sapranno, il gruppo Piaggio, il cui azionariato è in maggioranza estero, quindi difficilmente afferrabile per quanto riguarda l'Amministrazione Comunale, aveva in Liguria due stabilimenti: Finale e Sestri Ponente. Ne sta ultimando un altro a Villanova d'Albenga dove avrebbero dovuto trasferirsi senz'altro le lavorazioni di Finale e dove vi è il timore che possano trasferirsi anche lavorazioni da Sestri Ponente.

Noi questa prospettiva la vogliamo scongiurare in tutti i modi e per questo abbiamo dei timori che sono fondati anche sul fatto che il numero di velivoli è drammaticamente crollato, non calato, è proprio crollato rispetto a due o tre anni fa. Ci sono problemi di modelli nuovi da fare perché l'azienda ha volato sulle ali del successo di un velivolo che ormai ha alcuni anni, ha continuato a produrre quello e nel momento in cui la domanda di quel velivolo si contrae le prospettive sono assolutamente incerte.

Noi abbiamo un ruolo per quanto riguarda un aspetto che ovviamente s'intreccia con la presenza dello stabilimento a Sestri Ponente, ma dico lo spirito con cui ci siamo mossi. Il riposizionamento della cabina di verniciatura dello stabilimento è funzionale ai lavori della messa in sicurezza del tratto terminale del torrente Chiaravagna. Noi stiamo compiendo i lavori per la demolizione del palazzo di via Giotto e progressivamente andremo a compiere, d'intesa con la Regione, tutti i lavori per la messa in sicurezza del tratto a valle del palazzo in questione e nel fare questo ci imbattiamo nella cabina di verniciatura della Piaggio che dovrà essere spostata perché costruita sulla copertura del Chiaravagna.

Quando siamo andati, poche settimane fa, il Presidente della Regione ed io, nello stabilimento, ci siamo mossi nell'ottica di regolare la nostra azione di "ingiunzione" all'azienda di spostamento della cabina di verniciatura con una sua ricollocazione all'interno dello stabilimento perché lo stabilimento senza cabina di verniciatura è destinato a morire, abbiamo discusso con la dirigenza dove dovrebbe essere posizionato e abbiamo anche pensato a come reperire fondi, soprattutto la Regione, funzionali a sostenere in parte l'investimento dello spostamento. La cosa è delicata, nel senso che non è semplice motivare da parte della Regione, che è la protagonista di questo fatto, l'erogazione di fondi a un soggetto privato quale è il gruppo Piaggio per quello che a tutti gli effetti si configura come un investimento all'interno di un'attività totalmente privata, però ci si sta lavorando.

Questo per dire che il tema per noi cruciale della cabina di verniciatura è stato affrontato proprio con l'ottica di non bloccare sine die dei lavori importanti per la messa in sicurezza del Chiaravagna, ma al tempo stesso di non creare situazioni che possano compromettere il ciclo produttivo, peraltro drammaticamente ridotto, dello stabilimento Piaggio a Sestri Ponente.

Per quanto riguarda invece la vicenda Selex, come i consiglieri sanno, all'inizio di aprile Selex ha presentato un piano industriale che prevede un profondo riassetto di un gruppo nato da poco dalla fusione di aziende diverse della holding Finmeccanica. Quando è stato presentato questo documento che prevedeva il ridimensionamento degli organici e la razionalizzazione dei siti, lo stesso giorno in cui c'è stato un comunicato stampa della RSU Selex di Sestri Ponente, Comune di Genova e Regione hanno emesso un comunicato stampa in

cui ci rivolgevamo all'azienda, ma anche alla holding, per dire "Vogliamo anche noi essere informati degli impatti di questo piano sulla nostra città".

Io il piano me lo sono guardato ed è un piano la cui lettura non attenua le preoccupazioni, però cito alcune pagine che sono importanti. Ci fa capire che esiste comunque una visione che considera la presenza di Selex a Genova in ogni caso strategica. A pagina 29 del piano si legge: "Consolideremo i siti di Genova in un unico sito, entro fine 2014, con un impatto molto limitato sui dipendenti". Spieghiamo un attimo come può essere letta questa affermazione: ovviamente da questo processo di accorpamento il gruppo Selex, che ha a Genova tre siti diversi, Fiumara, Ancifap e via Hermada – Puccini, io trovo abbastanza sensato che un'azienda che voglia riassettersi magari concentri, risparmiando degli affitti, le lavorazioni in un unico sito. Questo è un aspetto importante da monitorare.

A pagina 42 si parla di funzioni di staff. La fusione ha fatto sì che venissero incorporate in un'unica azienda, Selex IS, più aziende che avevano staff diversi. A pagina 42 si legge che gli obiettivi dell'azienda sono, tra gli altri, la razionalizzazione delle funzioni di staff, razionalizzazione che viene individuata, in un'azienda importante come Selex, in quattro centri di competenza: Roma, Milano, Genova e Firenze. Quindi Genova è individuata come uno dei centri dove devono essere concentrate le funzioni di staff che al momento sono più distribuite a livello nazionale. Questo naturalmente apre un problema per gli altri siti del gruppo dove a oggi esistono funzioni di staff che in questo momento Selex afferma di voler concentrare in quattro città, ivi compresa la nostra.

A pagina 44 e 45 si ribadisce questa volontà di consolidare le funzioni di staff in quattro aree chiave e una di queste è Genova che ha un ruolo specifico in una delle tre divisioni in cui si articola Selex che è quella delle lavorazioni civili delle cosiddette smart solutions.

Come intendiamo muoverci noi? Intanto attivando una serie di contatti, il primo dei quali è il mio, il 18 aprile, con la RSU di Selex recandomi io nello stabilimento, e poi sull'altro fronte l'interlocuzione con l'impresa che comunque è già stata avviata da tempo perché ho avuto modo di recarmi nello stabilimento, di discutere con i dirigenti cercando di avviare un rapporto di collaborazione. Siamo partiti da un presupposto condiviso, Amministrazione Comunale e gruppo dirigente di Selex: Selex nel campo del civile, di queste cosiddette smart solutions, che possono avere delle applicazioni alle aree urbane, ha l'interesse a collaborare con un'Amministrazione Comunale per definire progetti d'intervento. Il piano è duplice e anche abbastanza delicato, nel senso che il Comune di Genova, per voce mia, si è offerto di collaborare con gli staff di Selex per individuare dei piani d'intervento in cui Selex mette tecnologia per la soluzione di problemi cittadini, per fare di Genova una sorta

di laboratorio sperimentale che sia utile per Selex anche per andare a vendere i suoi prodotti in giro per il mondo.

Nel momento in cui come Amministrazione Comunale mi dichiaravo disposto a fare questo lavoro di collaborazione che Selex ha apprezzato e che poi dovrà essere concretizzato, era chiaro che mi rendevo conto che io, dicendo questo, non andavo a dire a Selex che l'Amministrazione Comunale di Genova è pronta ad acquistare tutto quello che loro sono in grado di produrre, ma sicuramente è in grado di costruire con loro delle sperimentazioni su prodotti vendibili.

Quindi quello che noi facciamo con le RSU è mantenere un rapporto stretto continuativo che c'è già stato e continuerà ad esserci. C'è un rapporto da parte nostra anche con l'azienda, non solo di discussione del piano aziendale, ma anche di individuazione di azioni comuni su linee di prodotto. Resta una preoccupazione di carattere più generale che noi abbiamo espresso.

La vicenda di Selex, così come le vicende di altre aziende Finmeccanica, si inserisce in un quadro che è preoccupante perché è completamente assente da tempo, in questo Paese, qualsivoglia politica industriale. In questo Paese si ignorano tante cose, ma si ignora che cosa è una politica industriale e la politica industriale dovrebbe essere portata avanti da un Governo. In questo momento non solo non abbiamo la politica industriale, ma non abbiamo nemmeno il Governo e questo complica molto la possibilità di interlocuzione anche di amministratori locali che non hanno, se non in un Governo dimissionario, un interlocutore credibile.

In questa assenza di interlocutori credibili e di un Governo che si occupi di politica industriale, la holding pubblica Finmeccanica va per la sua strada senza avere delle linee di riferimento, tant'è vero che anche in quest'aula ci siamo occupati di Finmeccanica anche per quanto riguardava la volontà di cedere Ansaldo STS e Ansaldo Energia e come Amministrazione Comunale abbiamo contrastato in tutti i modi quell'ipotesi di cessione, a dimostrazione del fatto che ci siamo attivati e io ritengo che sia la mobilitazione dei lavoratori che anche la mobilitazione delle istituzioni locali sia servita ad evitare una cessione di Ansaldo Energia e Ansaldo STS che sono state considerate dal Consiglio Comunale strategiche per l'industria nazionale. Questo per dare un'idea delle linee guida della nostra azione, di quello che abbiamo fatto e di quello che continueremo a fare”.

VASSALLO (P.D.)

“Intanto devo dire che la prima soddisfazione è per avere fatto una forzatura istituzionale di cui mi scuso ancora, però le risposte del Sindaco mi hanno fatto pensare che ho fatto bene a inserire l'argomento Piaggio, al di là della ritualità che non lo consentirebbe. Poi devo dire che sono soddisfatto delle

risposte che ho avuto dal Sindaco e che nel merito condivido le linee strategiche che sono state indicate dal Sindaco rispetto ai due temi diversi. Ha indicato le due strade giuste.

Oltre la soddisfazione, mi rimane la preoccupazione perché i temi ci sono e soprattutto, signor Sindaco, non spetta a lei, ma sulle strade, dopo che si sono indicate, bisogna camminarci e io credo che lei dovrà stare molto sul pezzo perché si cammini sulle strade che ha indicato”.

CXVI

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEI CONSIGLIERI ANZALONE, GIOIA E
GRILLO, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE,
IN MERITO A DECISIONE DELLA FIERA DI
GENOVA DI RIDURRE IL PERSONALE.

ANZALONE (I.D.V.)

“Grazie, signor Sindaco, di essere qui presente a rispondere. Parliamo della Fiera, un punto di riferimento per la nostra città, per tanti anni lo è stata ed ha fatto conoscere Genova a livello internazionale. Siamo arrivati a pochi mesi dalla delibera che prevedeva un aumento di capitale per la realizzazione del nuovo portale della Fiera e abbiamo appreso dai giornali la decisione del consiglio di amministrazione di mettere in mobilità 31 dipendenti.

La crisi del settore della nautica ha comportato certamente dei problemi e forse anche scelte e investimenti sbagliati del passato hanno influito molto. Adesso questi dipendenti chiedono con forza quali decisioni questa Amministrazione voglia prendere a sostegno dell'occupazione, anche perché è una società pubblica e vorremmo capire come si può intervenire a sostegno di questi lavoratori e di queste famiglie, per non parlare poi dell'indotto che inevitabilmente verrà colpito. Sappiamo che la Fiera di Genova porta risorse e questa riduzione drastica del personale significa anche riduzione delle attività della Fiera.

Allora volevamo capire se l'Amministrazione intende affrontare il tema dell'occupazione di questa azienda, come di altre società partecipate del Comune, magari con una forma di mobilità tra le stesse, se c'è una previsione di ricollocamento dei dipendenti e speriamo che in questo piano di mobilità come al solito non siano gli ultimi a pagare, che ci siano anche dei dirigenti perché quando si parla di mobilità si parla sempre delle ultime categorie e vorremmo capire se all'interno del consiglio di amministrazione sia stato sollevato anche un tema di questo genere perché poi le responsabilità sono sempre della classe

dirigente, mai degli ultimi che subiscono passivamente scelte sbagliate del passato”.

GIOIA (U.D.C.)

“Signor Sindaco, la Fiera oggi è in crisi non solo per il settore nautico che ha una perdita di circa il 30%, ma anche e soprattutto per investimenti sbagliati negli anni addietro che hanno pesato, pesano e continueranno a pesare sulla gestione della Fiera. Io non sono abituato, per cultura, a guardare indietro per cercare di trovare un responsabile di quelle che sono state scelte scellerate, ma una certa memoria storica è bene averla, soprattutto per cercare di capire perché siamo arrivati a questo punto.

La scelta scellerata che oggi continuiamo a pagare riguarda quel famoso padiglione di Jean Nouvel, 43 milioni di cui una parte se la sono accollata i soci, quindi anche il Comune che è il maggiore azionista e un'altra parte fu pagata con un indebitamento della Fiera. Quella fu una scelta scellerata perché anche se nel massimo splendore della Fiera, certamente era un investimento che non era sostenibile. Oggi dobbiamo discutere sul fatto che paghiamo interessi passivi, ci troviamo di fronte ancora al pagamento di quel finanziamento e a una manutenzione di quel padiglione di circa 500.000 euro l'anno.

Quindi ci troviamo di fronte ad una situazione insostenibile: o si fallisce, quindi la Fiera S.p.A. fallisce, oppure si abbattono i costi e quindi quando si parla di costi si parla sempre di personale per cui ci troviamo di fronte alla situazione di licenziare 31 dipendenti entro il 30 giugno e per quella data dovremo cercare di dare delle risposte e vedere come e dove il Comune vorrà ricollocarli, visto che in alcuni articoli ho letto che ci sarà una forma di mobilità nei confronti di altre aziende partecipate e questo aumenta le mie preoccupazioni, visto che le situazioni delle nostre partecipate non sono fiorenti.

Quello che adesso chiedo è quello che ho chiesto più volte all'assessore Oddone, ma l'assessore Oddone ostenta cocciutaggine. Anch'io sono cocciuto e chiedo di introdurre un osservatorio sulle attività produttive delle nostre controllate, cosa che è priva di costo, quindi non vedo perché non si possa andare in quella direzione che ci permetterebbe di monitorare e prevenire situazioni che poi quando vengono conosciute è troppo tardi e ci scappano di mano”.

GRILLO (P.D.L.)

“Rispetto alla situazione economica della Fiera, conviene anche lei, signor Sindaco, vi siano responsabilità del passato gestionale? Il Comune ha svolto un ruolo di rigoroso controllo? Sono stati valutati i costi relativi al rifacimento del padiglione B e dell'infrastrutturazione della darsena nelle cifre

che in parte oggi ha anticipato il collega Gioia? E questo soprattutto considerato che questi investimenti avrebbero dovuto tener conto del fatturato annuo della Fiera.

Sono stati monitorati i costi del management, dei dirigenti in rapporto alla produttività? E' chiaro che la produttività della Fiera consiste negli eventi fieristici ed è facilmente calcolabile il conto costi – benefici. Sono state monitorate le spese di rappresentanza e missioni all'estero? Le consulenze esterne affidate dalla Fiera? Quindi, signor Sindaco, visto che lei è Sindaco da poco tempo, sarebbe bene che sul passato rendesse giustizia al Consiglio Comunale, magari con una relazione per demarcare le sue responsabilità rispetto a quelle del passato.

Aveva ipotizzato, sia la Giunta Vincenzi, che lei, signor Sindaco, di unificare la gestione del porto antico con quella della Fiera. Può essere ancora di attualità questa ipotesi di lavoro? Le organizzazioni sindacali denunciano che l'accordo sottoscritto con la Fiera nel 2012 è stato disatteso. E' ovvio che, come ho ribadito in questi giorni alla presenza del Presidente Armella, di cui apprezzo il ruolo, la funzione e l'impegno, è opportuna una urgente commissione consiliare onde poter esaminare il piano aziendale della Fiera con audizione delle organizzazioni sindacali e avere notizie in riferimento al minacciato licenziamento dei dipendenti oppure alla loro ricollocazione, magari utilizzando le scarse risorse che sono rimaste ma che è auspicabilmente opportuno rivendicare, da parte dello Stato, soprattutto per quanto riguarda i contratti di solidarietà o di mobilità che riguardano i lavoratori dell'ente molto allarmati".

SINDACO

"In questo caso ovviamente il ruolo dell'Amministrazione comunale è assai più diretto di quanto non fosse per i casi di cui abbiamo parlato prima, però sono necessarie anche alcune precisazioni di carattere tecnico, anche per non ingenerare l'idea che è sempre il Comune che in tutti i contesti deve farsi carico di tutto. Fiera tecnicamente non è una società pubblica, non è una società che possa essere considerata in house, ma è soggetta alle norme del codice civile e i soci sono diversi. Il Comune non è il socio di maggioranza, ha una quota significativa, ma accanto al Comune c'è FILSE, la Provincia di Genova, la Camera di Commercio e c'è anche l'Autorità Portuale. Questo per dire che le responsabilità per quanto riguarda Fiera, che ha sempre avuto un consiglio di amministrazione che si è assunto delle responsabilità precise anche in passato, sono responsabilità diverse.

In quest'aula io mi assumo sino in fondo tutte le responsabilità che posso assumermi per quanto riguarda il comportamento di questa Amministrazione. Mi sembra che i problemi di oggi e la discussione su come

affrontarli sia così complessa ed impegnativa che la ricostruzione storica degli avvenimenti passati debba passare in secondo piano. A me interessa assumermi sino in fondo le responsabilità di questa Amministrazione che oggi deve dare risposte su una serie di fronti davvero assai varia. Ciononostante noi potremmo, non in un articolo 54, ma facendo magari un convegno sulla storia di Fiera, capire come si è arrivati a questo punto, ma la mia preoccupazione è dare risposte ai lavoratori della Fiera oggi.

Si diceva che la Fiera è stata un punto di eccellenza, ma non lo è più. Il dato di fatto è che la Fiera oggi non riesce ad essere un punto di eccellenza. Le aree del quartiere fieristico sono desolatamente vuote per la gran parte dell'anno, questa è la realtà. Perché sono desolatamente vuote? Perché questa fiera per tantissimo tempo è vissuta soltanto su un evento, era una fiera monoprodotto, era la fiera del Salone Nautico, non aveva altre manifestazioni capaci di sostenere il peso che sostiene il Salone Nautico.

Per alcuni anni il fatto di essere fiera monoprodotto, con una nautica che tirava molto, ha consentito alla Fiera di reggere. Nel momento in cui il settore della nautica attraversa una fase di difficoltà enorme, che è stata evidenziata a tutti proprio in occasione dell'ultimo Salone Nautico in una tavola rotonda alla quale erano presenti tutti i vertici dell'UCINA che è la Confindustria della nautica, produttori, lavoratori del settore, rappresentanti del Governo Monti, è evidente che in una situazione in cui il fatturato delle imprese italiane della nautica è precipitato, in cui la capacità di investire in eventi fieristici da parte di queste imprese si è clamorosamente ridotta, il fatturato del Salone Nautico si è più che dimezzato perché il settore di riferimento del monoprodotto della Fiera è entrato in crisi.

Allora gli azionisti, quindi anche il Comune, hanno un obiettivo in questo momento: quello di immaginare la Fiera di domani, come sarà possibile che Genova abbia una Fiera che funzioni. Gli amministratori della Fiera hanno proposto un piano che ha detto due cose sostanziali. Una Fiera che stia in piedi, che abbia i bilanci in equilibrio, ha bisogno di avere un numero di dipendenti molto ridotto rispetto all'attuale, questo è il primo assunto. Il secondo assunto è che la Fiera avrà bisogno, sulla scorta di quanto sta succedendo alla Fiera di Milano e altre fiere in giro per l'Italia ma anche all'estero, di meno metri quadri di superficie fieristica, quindi avrà bisogno di meno spazio e, per quanto riguarda la nautica, di una utilizzazione più intensa ed estesa degli spazi a mare, quindi la darsena già in gestione alla Fiera di Genova e l'altra darsena, per cui l'Autorità Portuale aveva pensato di indire una gara che invece potrebbe essere funzionale a un'attività proiettata sul mare della Fiera di domani.

Avrà bisogno però di meno spazi a terra e il padiglione Jean Nouvel, quale che sia la storia della sua costruzione, è stato considerato da tutti come un padiglione essenziale perché comunque, ancorché sia costato molto. Potremmo fare tutte le analisi e la ricostruzione storica di questa vicenda, che però è stata

deliberata dagli amministratori di Fiera, quindi lo scaricabarile, visto con gli occhi di oggi, mi sembra poco produttivo. Il padiglione Jean Nouvel, in tutte le analisi che sono state fatte, viene considerato assolutamente essenziale come spazio per l'attività fieristica, quindi deve essere ricondotto nel perimetro della Fiera di domani.

Questo piano è stato considerato dagli azionisti attendibile e realistico e a differenza di altri casi, presupponeva che non ci fosse alternativa a una situazione di eccedenza di personale rispetto all'attività fieristica che si deve fare. Allora gli azionisti che cosa hanno detto agli amministratori? Non è un problema vostro affrontare la questione del personale fieristico in eccedenza, è anche un problema degli azionisti per senso di responsabilità, di tutti gli azionisti, non solo del Comune. E gli azionisti si sono impegnati, e stanno verificando le diverse soluzioni praticabili, nell'ottica di individuare delle collocazioni lavorative per i dipendenti dei Fiera che con assoluto realismo non potranno più essere caricati su Fiera, perché in questo sforzo di far ripartire Fiera, quello che io vorrei si evitasse è di far ripartire una Fiera che dopo poco torna ad essere boccheggiante. Il problema è quello di dare una prospettiva a questo ente e nel far questo c'è un problema di ricollocazione da posto di lavoro a posto di lavoro dei lavoratori che non potranno continuare a lavorare per Fiera e che gli azionisti si sono impegnati ad accompagnare da posto di lavoro a posto di lavoro”.

ANZALONE (I.D.V.)

“Ringrazio il Sindaco perché con le parole di oggi c'è un impegno dell'Amministrazione a tutelare i 31 lavoratori ricollocandoli in un altro posto di lavoro”.

GIOIA (U.D.C.)

“Ringrazio anch'io il Sindaco per le risposte, ma soprattutto per l'impegno che si prenderà in qualità di azionista. Sappiamo benissimo che la responsabilità è ripartita tra i vari soci. Dissento sulla considerazione che ha fatto lei e che potranno fare anche altre persone, forse più titolate di me, ma considero la costruzione di quel padiglione un aspetto molto negativo che continuerà a pesare anche per il futuro, visto che i costi non sono sostenibili, soprattutto nel quadro generale di crisi del settore fieristico.

Prendo per buona la responsabilità a fronteggiare anche questa ennesima problematica occupazionale”.

GRILLO (P.D.L.)

“Signor Sindaco, siamo perfettamente coscienti che non è soltanto la Fiera la responsabile gestionale della società, sappiamo perfettamente chi sono i soci. Quello che però io avevo chiesto era un'altra cosa: in Fiera noi siamo rappresentati nel consiglio di amministrazione e la situazione che si è venuta a verificare, prima della sua discesa in campo, riguarda un passato recente in cui credo sia legittimo chiedere in che misura i nostri rappresentanti nel consiglio di amministrazione si sono rapportati con l'ente per prefigurare uno scenario di investimenti difficilmente poi finanziabili con le entrate della Fiera.

La Fiera di Genova è l'unica in Liguria. Sopravvivono tutte le fiere italiane, per esempio in Emilia Romagna in ogni capoluogo c'è una Fiera. C'è stata anche una carenza nel tempo nell'operare per nuovi eventi fieristici, se così non è ce lo dimostrino. Infine quello che più ci premeva oggi è capire il destino che avranno i dipendenti della Fiera, per cui, considerato che la presidente Armella ha dichiarato la sua disponibilità a partecipare ad una riunione di commissione consiliare, è comunque opportuno da parte nostra conoscere il piano industriale e chiedo anche, contestualmente alla disamina del nuovo piano industriale, di audire le organizzazioni sindacali e poi di avere certezza per quanto riguarda il destino dei dipendenti della Fiera”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Aggiungo, per completezza d'informazione, che questa mattina in Conferenza Capigruppo abbiamo esaminato un calendario di audizioni e la prossima settimana riceveremo i rappresentanti della Fiera. E' in corso anche un tentativo di partecipazione, comunque sicuramente li riceveremo”.

CXVII (18)

DELIBERA PROPOSTA GIUNTA AL CONSIGLIO
0097 PROPOSTA N. 13 DEL 04/04/2013
REVISIONE DEL SISTEMA TARIFFARIO DEL
SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
GESTITO DA A.M.T. S.P.A.

BRUNO (FEDERAZIONE DELLA SINISTRA)

“Faccio riferimento alla discussione che abbiamo avuto in Conferenza Capigruppo su cui mi pare fossimo tutti d'accordo. C'è una presenza di lavoratori e rappresentanti sindacali di A.M.T. che mi pare di capire abbiano piacere di interloquire con il Consiglio Comunale per cui si potrebbe pensare di fare un incontro Capigruppo con una delegazione la più allargata possibile”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Sì, ne abbiamo parlato questa mattina, essendo stati informati che i lavoratori sarebbero venuti in aula. Sono d'accordo per cui interrompo i lavori del Consiglio Comunale per ricevere una delegazione in Conferenza Capigruppo. Nel frattempo chiederei alla Segreteria Generale se potesse dar corso ad una valutazione dei documenti presentati per determinarne l'ammissibilità”.

Dalle ore 15.21 alle ore 16.03 il Presidente sospende la seduta.

GRILLO (P.D.L.)

“L'ordine del giorno n. 1 nelle premesse richiama alcuni punti relativi al protocollo d'intesa parte integrante della delibera, per cui, considerato che vi sono oggi molti documenti al nostro esame, sintetizzerò il dispositivo che impegna la Giunta, nei prossimi mesi, a raccordarsi con il Consiglio Comunale e la competente commissione consiliare per fare il punto ed esaminare i risultati conseguiti. Il protocollo prevede iniziative nei confronti del Governo al fine di acquisire maggiori risorse; mi sembra un'iniziativa giusta e opportuna, bisogna che tutti gli enti locali, perché credo che le problematiche del trasporto pubblico non siano solo della nostra città, si attivino in funzione di un'azione di forza nei confronti del Governo augurandoci che questo sia costituito in tempi brevi, a fronte di molte emergenze che il popolo italiano vive quotidianamente.

E' previsto poi un aggiornamento della normativa regionale in materia di trasporto pubblico e allora è opportuno che questa normativa non sia un disegno strategico che cade dall'alto, ma che veda partecipare anche il nostro ente nell'elaborazione di questa normativa. Poi è prevista una revisione della convenzione tra A.M.T. e Trenitalia e anche questa è importante poterla esaminare, valutare, considerare sotto l'aspetto tariffario. Ad esempio i cittadini della Val Bisagno che sono sprovvisti di ferrovia e che sono costretti a pagare, come tutti gli altri cittadini, anche laddove insiste la rete ferroviaria, o la questione relativa al trattamento di riguardo a cui è assoggettata la linea Genova – Casella.

Poi è previsto un progetto regionale di sviluppo e integrazione di servizio ferro – gomma. Anche questa è materia che va trattata, ma in tempi brevi perché l'anno passa velocemente e la delibera che oggi ci viene sottoposta riguarda il 2013, noi però dobbiamo lavorare già in funzione di quello che accadrà nel 2014. Poi è prevista la legge regionale sui bacini ottimali di traffico e anche su questa questione è opportuno approfondire perché noi potremmo avere delle proposte sul servizio extraurbano, individuando le zone che sono

servite dalle stazioni ferroviarie, rispetto a quelle località del servizio extraurbano che, non essendo servite dalla ferrovia, devono avere un rapporto privilegiato per quanto riguarda il servizio.

Infine è previsto un tavolo tecnico costituito fra Regione, Provincia e Comune sul trasporto nel bacino G con un'indagine campionaria finalizzata alla rilevazione della domanda di mobilità e questa competenza è affidata al Comune di Genova a sue spese. L'assessore mi ha già risposto che questo sarà un affidamento che avverrà nei confronti dell'Università, ma in tutti i casi se questa operazione comportasse spesa, è ovvio che il Consiglio Comunale debba essere informato.

Anche con l'ordine del giorno n. 2 evidenziamo alcune questioni che abbiamo posto nelle commissioni. L'esigenza, rispetto all'avvenuta programmazione dei parcheggi di interscambio, è capire quelli che verranno programmati nel 2013. Così come competenza del Comune sono le nuove corsie gialle che indubbiamente contribuiscono al traffico veicolare e producono economia.

Chiediamo ancora quale sia il costo delle linee notturne in rapporto al numero degli utenti. Poi vi è la grande questione dei controlli sull'abusivismo ai quali molto più personale dovrebbe essere destinato e sono certo che il maggiore utilizzo di personale si paga automaticamente con le sanzioni che certamente verranno effettuate, basti pensare che ad oggi ogniqualvolta c'è un minimo di controllo, a questo corrispondono notevoli entrate.

Le problematiche al nostro esame hanno una stretta connessione con le problematiche a cui deve far fronte l'azienda nel più prossimo futuro, quindi auspico un intervento urgente nei confronti del Governo e del Parlamento al fine di un rifinanziamento della cassa integrazione. Credo che questo problema riguardi non solo le aziende private, ma anche quelle pubbliche ed è recente l'allarme che è stato creato soprattutto da parte delle organizzazioni sindacali e della CGIL in questi giorni perché il fondo cassa integrazione è in fase di esaurimento e bisogna che unitariamente ci si muova nei confronti del Parlamento e di un Governo che dopo 50 giorni non è stato ancora formato.

Noi siamo dell'opinione che anche la Regione debba mettere in campo maggiori risorse e sarà da approfondire il piano industriale che le organizzazioni sindacali denunciano non essere stato attuato sulla base delle intese raggiunte il 10 settembre 2012. Bisogna che anche il nuovo piano industriale affronti le questioni di maggiore attualità che riguardano la preoccupazione circa la sistemazione dei dipendenti che al momento sono previsti in esubero. Su questa questione prioritaria mi auguro che in tempi brevi quest'aula abbia la facoltà di ritornare sulla questione del piano industriale audendo anche i rappresentanti dei lavoratori".

ANZALONE (I.D.V.)

“L'ordine del giorno n. 3 è nato dalla discussione in Conferenza Capigruppo di stamani. La situazione che A.M.T. si sta trascinando da alcuni anni necessita che i consiglieri comunali possano in qualche maniera verificare e accertare quello che avviene all'interno dell'azienda. Con questo ordine del giorno chiediamo di istituire una commissione speciale affinché si possa accertare se il percorso di A.M.T. degli ultimi dieci anni sia stato finalizzato sia alla tutela del trasporto pubblico locale, sia alla tutela dell'occupazione, sia allo sviluppo e al rilancio delle attività aziendali.

In questo ultimo mese abbiamo sentito parlare della necessità di reperire le risorse necessarie per il biglietto integrato, invece abbiamo appreso dall'ultimo piano aziendale che la finalità non è quella di reperire la somma necessaria a tale scopo, ma è la tutela aziendale. Se è così, vorremmo capire esattamente quelle che sono le iniziative ed entrare nel merito per capire se l'azienda negli ultimi anni si è attivata perché venissero poste in essere tutte quelle azioni a tutela dell'occupazione e del rilancio dell'azienda o se non ci possa essere stato magari un vuoto.

Con una commissione speciale si potrebbero approfondire tutti questi temi che in genere si affrontano in modo sporadico, mentre vorremmo avere una visione totale di tutta l'azienda. Anche perché la delibera di oggi viene presentata come un miglioramento del servizio integrato, cosa che a me non risulta perché si parla di un aumento della tariffazione e degli abbonamenti, non si comprende per quale motivo perché invece le strategie potrebbero essere quelle di un abbassamento dei prezzi per aumentare la platea di coloro che vogliono utilizzare il servizio pubblico, invece si va sempre nella direzione dell'aumento tariffario, pur prevedendo, come nella delibera di oggi, una perdita di utenza (si parla di un 2,5% in meno di abbonamenti e di bigliettazione).

Chiediamo allora al Consiglio Comunale di votare questo ordine del giorno per istituire una commissione speciale”.

FARELLO (P.D.)

“Con l'ordine del giorno n. 4 chiediamo che la Giunta s'impegni, nelle more di un percorso di legislazione regionale che ci sembra come minimo claudicante, ad aprire un percorso che, a normativa regionale vigente, approfondisca la possibilità di sottoscrivere un accordo di programma tra Comune di Genova, Regione Liguria e Provincia di Genova per ottenere i tre seguenti obiettivi. Uno: la realizzazione di un bacino unico integrato tra bacino urbano di Genova e bacino extraurbano. Due: un'integrazione funzionale del modello di esercizio delle due aziende. Tre: la realizzazione di un'agenzia regionale per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Il consigliere Balleari mi segnala che gli ordini del giorno 5, 6, 7 e 8 vengono trasformati in emendamenti e rinumerati”.

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

“L'ordine del giorno n. 9 chiede che questi mesi che ci separano dalla fine dell'anno siano utilizzati dalla Giunta e dalla direzione dell'azienda per arrivare alla fine dell'anno con un piano tariffario che tenga conto della ripartizione dell'utenza computata su dati reali, quindi che venga messa a punto una modalità di conteggio che non sia solo presuntiva per riconoscere alle aziende Trenitalia e A.M.T. gli oneri connessi all'integrazione tariffaria.

Nel contempo è assolutamente necessario che l'integrazione tariffaria che ha costituito un così pesante onere per il Comune di Genova e per l'azienda, sia supportata da un'integrazione di servizio, cioè non rimanga solo il biglietto che consente di utilizzare treno e auto, ma questo sia inserito in un'ottica per rendere il servizio di trasporto pubblico realmente competitivo con il mezzo privato. A questo proposito chiediamo alla Giunta di esprimere una volontà che sia chiara e certa perché come non si può servire Dio e Mammone, non si può servire sia il trasporto pubblico che il trasporto privato.

Chiediamo, come è già stato chiesto, l'avvio di un tavolo tra aziende di trasporto pubblico su ferro e su gomma e interlocutori istituzionali, Regione Comune, che preveda l'allestimento di un piano del trasporto, la razionalizzazione del bacino di traffico e renda l'integrazione uno strumento di funzionalità della rete di servizio.

Durante quest'anno ci saranno tempi e modalità di ragionamento sul piano tariffario che vede una tariffa per l'utente già tra le più care d'Italia, a fronte di un servizio che se non integrato razionalmente rischia di penalizzare la qualità del servizio ricevuto dall'utenza. Quindi chiediamo di privilegiare quelle fasce di utenti che usano il mezzo di trasporto per lavoro, in particolare mettere a punto un piano tariffario che estenda l'accesso al cosiddetto abbonamento aziendale, anche alle aziende che hanno un numero di lavoratori contenuto, cioè inferiore a 50, che adesso non è previsto abbiano accesso a questo tipo di facilitazione.

Infine, ma non di secondaria importanza, con la duplice finalità di promuovere l'uso del trasporto pubblico locale e favorire le famiglie che da un piano tariffario di questo genere rischiano di essere pesantemente penalizzate, chiediamo che venga messo a punto un piano di tariffazione che preveda, soprattutto sotto i 14 anni, delle agevolazioni tariffarie.

Concludo con un'immagine letteraria. Per cambiare l'ottica della discussione, vi ricordo che il premio Nobel Steinbeck negli anni '60 scrisse un romanzo, Furore, che celebrava la grande depressione americana. In quel romanzo a un certo punto la capofamiglia dice: "Non ci possiamo più permettere niente, il punto è cosa decidiamo di scegliere". Io credo che in una situazione di estrema ristrettezza economica ci sia il germe del momento in cui si supererà la crisi e quello che decidiamo oggi con le scarse risorse che abbiamo, sarà importante per il futuro e lo sviluppo di Genova e dei nostri ragazzi".

DEL REGNO – SEGRETARIO GENERALE

"Su questo ordine del giorno c'è da precisare che gli ultimi due punti sono da interpretare come auspicio per il futuro, perché viceversa non potrei dare l'ammissibilità".

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"Si riferiscono al piano di tariffazione che dovrà essere allestito alla fine di quest'anno e quindi non vanno ad incidere su quanto si va ad approvare ora".

MUSSO E. (LISTA E. MUSSO)

"Illustrerò i nostri emendamenti da 1 a 7. Va detto che, pur apprezzando gli ordini del giorno che sono stati presentati e condividendone anche alcuni, il mio gruppo ha deciso di presentare solo emendamenti perché sappiamo per esperienza che gli ordini del giorno hanno una portata pratica spesso molto modesta e si risolvono in affermazioni di principio che non hanno poi molto seguito e in particolare in un frangente come questo, in cui ci troviamo a discutere una delibera che è un di cui rispetto a una problematica molto più vasta che riguarda A.M.T., agganciare attraverso lo strumento dell'ordine del giorno dei temi che c'entrano con A.M.T., ma non con la materia che si deve deliberare oggi, ci sembra non prioritario perché prioritario è discutere sulla situazione A.M.T. come faremo sicuramente nelle prossime riunioni di commissione e di Consiglio.

Oggi esiste questa proposta di delibera di adeguamento tariffario rispetto alla quale noi contestiamo il fatto che venga proposto questo aumento tariffario giustificandolo con l'esigenza di salvare il biglietto integrato: non esiste nessuna relazione fra le due cose, al di là di quella che si vuole far apparire come eventuale convenienza che però serve a far ricadere sui pendolari una colpa che non è loro. Qui abbiamo una situazione di un servizio che se si manterrà, si manterrà dopo alle stesse condizioni di prima e anche con le condizioni di costo

di prima, con gli eguali corrispettivi, probabilmente eccessivi, pagati a Trenitalia per questa cosa.

Però effettivamente non c'è nessuna relazione, quello che si ottiene con questo aumento delle tariffe è un maggior ricavo indifferenziato che va a coprire delle maggiori perdite indifferenziate, quindi non stiamo parlando di salvare il biglietto integrato, questo va sottolineato. Con questa premessa si spiegano alcuni degli emendamenti che proponiamo.

Il primo riguarda il punto 2 della deliberazione che prevede di istituire due sistemi paralleli, cioè salviamo la tariffazione integrata, ma parallelamente introduciamo un sistema di titoli di viaggio che vale solo per la rete A.M.T.. Questo credo che serva anche a fare un po' di chiarezza rispetto a quello che è l'effettivo uso del biglietto integrato: chi usa il servizio e chi lo paga. Credo che un po' di chiarezza da questo punto di vista sia da farsi e vorremmo un po' stanare il discorso che facevo prima dicendo: il sistema di titoli di viaggio che non è integrato e che consente solo l'utilizzo della rete A.M.T. non c'è motivo che cambi tariffe, deve rimanere ai livelli attuali. Questo è il senso dell'emendamento 1 che modifica il punto 2 della proposta.

L'emendamento 2 modifica il punto 4 della proposta e serve a ulteriormente collegare effettivamente, se davvero si dice che questo collegamento c'è, questo aumento tariffario con il biglietto integrato e dice in sostanza che se, come viene esplicitamente ipotizzato, questa integrazione tariffaria verrà comunque meno alla fine dell'anno, allora coerentemente deve venire meno anche l'adeguamento delle tariffe.

Gli emendamenti dal 3 al 7 si riferiscono ad un orizzonte sottostante. Nel caso cioè, che non auspichiamo, che i primi due emendamenti vengano respinti, si lavora per limitare il danno stabilito a nostro avviso da questa delibera. Il 3 prevede di stabilire che tutti i titoli di viaggio già rilasciati avranno valore fino alla naturale data di scadenza, ovvero fino al loro utilizzo. Qualcuno dirà che allora ci può essere la corsa all'accaparramento, ma questo può avere anche degli effetti benefici per l'azienda anche dal punto di vista finanziario perché se qualcuno stocca dei biglietti, li deve comprare subito e questo secondo noi è un vantaggio non trascurabile.

Il n. 4 interviene nel punto in cui la delibera dice che il biglietto aumenta nella stessa misura e proporzione sia che si tratti di biglietto singolo, sia che si tratti di biglietto venduto in carnet. Vi rendete conto che è cosa diversa vendere 1000 biglietti a mille persone che prendono un biglietto ciascuno, oppure a 100 persone che prendono 10 biglietti ciascuno o a 10 persone che prendono 100 biglietti ciascuno. Qual è la differenza? E' che chi utilizza l'autobus occasionalmente e tendenzialmente non utilizza il carnet di biglietti ha un effetto dell'aumento di prezzo molto più limitato rispetto alla sua scelta e quindi può sopportare un aumento maggiore. Chi lo utilizza invece in modo più sistematico (e questo vale a maggior ragione per l'abbonamento), invece ne

risente maggiormente. Quindi facciamo l'interesse di questo maggior ricavo che vogliamo ottenere se segmentiamo la domanda fra l'utilizzatore che può pagare magari di più e quello parzialmente sistematico che invece risente di più di questo aumento e quindi bisogna cercare di calmarlo. Quindi proponiamo di lasciare invariato il prezzo attuale del carnet.

Il 5, raccogliendo un'opinione nostra, ma anche di molti altri consiglieri, che la tariffazione degli ascensori e altri impianti speciali sia già a livelli abnormi rispetto alla prestazione che si offre, propone di lasciare invariata questa parte di tariffe.

Infine gli emendamenti 6 e 7, con due formulazioni leggermente diverse, una un po' più ampia e una un po' più ristretta, propone con le stesse finalità di lasciare invariata la tariffa degli abbonamenti perché in questo modo si spinge l'utente verso una formula che rappresenta un costo fisso e naturalmente per l'azienda rappresenta un ricavo e dovrebbe incentivare l'uso del mezzo pubblico. A parità di gettito, abbiamo interesse che questo venga realizzato più con gli abbonamenti che con i biglietti e allora se questo maggior beneficio lo abbiamo, probabilmente giustifica anche un ricavo leggermente inferiore che si consegue con gli abbonamenti rispetto ad un ricavo leggermente superiore che si può conseguire con i biglietti".

BRUNO (FEDERAZIONE DELLA SINISTRA)

"Questo emendamento l'avevo concepito prima della commissione di ieri, quando una mia percezione, probabilmente sbagliata come è stato spiegato, era che l'attuale delibera dovesse in qualche modo garantire l'integrazione tariffaria. Io pensavo, a torto o a ragione, che se si toglie l'integrazione tariffaria ci va a perdere anche chi non usa gli altri vettori perché in tutta Europa succede che quando si mette un'integrazione c'è un aumento, ma l'intero sistema migliora e ne hanno beneficio tutti.

Quindi pensavo che l'oggetto del contendere fosse quello e fosse necessario mantenere, come prospettiva complessiva, il trasporto pubblico e per questo ritenevo analogamente a quanto fatto a Milano, ad esempio, di poter proporre un aumento ulteriore del titolo di viaggio di una persona che viaggia sporadicamente, e invece mantenere gli abbonamenti, anche quelli cosiddetti aziendali, il più possibile al livello attuale, facendo un'operazione non solo tariffaria perché qui non stiamo ragionando sulla tariffa dell'acqua che copre il 100%, stiamo ragionando su uno spicchio minoritario del costo del servizio il quale va in crisi non tanto perché la gente non paga il biglietto, ma in quanto il Governo decide di finanziare banche, spese militari e grandi opere e non il trasporto pubblico, i servizi sociali e i comuni.

In quest'ottica pensavo avesse senso proporre invece una manovra alternativa che è quella di dire mettiamo pure 1,70 il singolo biglietto ma

teniamo fissi gli abbonamenti. Tutti i ragionamenti fatti dagli altri colleghi sono assolutamente coerenti, l'obiettivo è sempre quello di promuovere un servizio di trasporto pubblico, quindi avere un miglioramento di ricavi, aumentare l'utenza e non perderla con conseguente diminuzione di ricavi e di servizio in un circolo vizioso veramente pericoloso.

Detto questo, però ieri mi è sembrato di percepire che in ogni caso questa manovra era prevista nel piano industriale immaginato a gennaio che noi non avevamo ancora. La quota data a Trenitalia è sempre quella e ovviamente è stato presentato il piano industriale, che non è in discussione oggi, ma del quale non si può non tener conto. Secondo me è un piano recessivo la cui responsabilità non è solo nel Comune di Genova, ma certamente un piano che non tiene conto neppure del famoso ordine del giorno che io votai con convinzione quando, a luglio, ci fu quella delibera che non ebbe il mio voto a favore, però votai quell'ordine del giorno proposto mi pare da Lista Doria e S.E.L. in cui si proponeva di lasciare aperta la porta anche alle sciagurate privatizzazioni, ma di cercare di sviluppare un servizio di trasporto pubblico europeo.

Ieri in commissione mi è parso di capire che il management abbia detto che quelle cose non si possono più fare, che non c'è spazio in città per poterle fare e allora il mio giudizio complessivo dovrà tenere conto anche di questo”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Per quanto riguarda gli emendamenti dal 9 al 20, a firma Anzalone, abbiamo ravvisato che gli stessi hanno una scarsa attinenza con la delibera e come tali vengono dichiarati inammissibili, mentre è perfettamente ammissibile il 21 per cui le do la parola sullo stesso”.

ANZALONE (I.D.V.)

“Visto che la Segreteria Generale ritiene che gli emendamenti dal 9 al 20 siano inammissibili, li trasformo in ordini del giorno e quindi li illustro come tali.

Da quando è arrivata la delibera in aula, noi abbiamo sempre espresso parere contrario all'aumento delle tariffe perché riteniamo che sia una politica completamente sbagliata. Noi dovremmo rendere le tariffe più appetibili, migliorare il servizio e cercare di incentivare il trasporto pubblico in tutta la città. Invece puntualmente l'azienda vuole continuare a perpetrare questo errore che allontanerà dal trasporto pubblico migliaia di utenti, con milioni di corse in meno e un aumento del trasporto privato.

Per incentivare il trasporto pubblico bisogna fare degli investimenti, sostenere l'azienda, conferire dove si può del patrimonio immobiliare e

sostenerla con azioni concrete. Questi emendamenti, ora ordini del giorno, erano finalizzati proprio al totale sostegno occupazionale. Pochi giorni fa abbiamo avuto il piano industriale e ci siamo preoccupati per coloro che da anni svolgono servizio per la comunità. Proprio per questo ho fatto delle proposte che oggi illustrerò.

Ci pareva strano che si parli di esuberi e si paghino milioni di euro in straordinari, per cui chiediamo il blocco totale degli straordinari che ammontano a milioni di euro. Durante i lavori della commissione abbiamo posto questo quesito, si è parlato di tre – quattro milioni di euro l'anno che l'azienda spende per ore di straordinario. Allora ci pare un comportamento schizofrenico: si licenziano le persone e a quelle che rimangono diamo più straordinario invece di salvaguardare l'occupazione. Questo documento chiede proprio questo: sospendere lo straordinario e mantenere l'occupazione.

Il successivo chiede il blocco totale dei premi dei dirigenti per i prossimi cinque anni perché non si può pensare di razionalizzare se non si parte da coloro che hanno più responsabilità. Se l'azienda si trova in questa situazione, non sarà colpa dell'autista o del meccanico. Abbiamo chiesto, proprio nell'ottica del risparmio aziendale, la sospensione della navebus che costa 400.000 euro l'anno all'azienda che possono essere destinati alle retribuzioni del personale.

Noi riteniamo che un'azienda, per essere competitiva, deve avere mezzi efficienti e nuovi. Abbiamo previsto, per i prossimi cinque anni, di rinnovare il parco mezzi con mezzi elettrici e a metano, anche per rispetto dell'ambiente, ma soprattutto per il risparmio dei costi del carburante che ormai ha prezzi insostenibili.

Avevamo chiesto anche di introdurre, magari coinvolgendo le organizzazioni sindacali, i ticket al posto della mensa, magari può essere più gradito il ticket e l'azienda risparmierebbe diversi milioni di euro. Abbiamo chiesto anche, invece di spendere milioni a pioggia per l'abbigliamento, di fare un patto con le organizzazioni sindacali per cui per cinque anni basta mettere un distintivo e lavorare magari con un maglioncino, ma senza uniforme.

Abbiamo chiesto anche di uscire dal car sharing. A.M.T. ha una partecipazione del 30% in un'azienda che l'anno scorso ha fatto delle perdite: che senso ha mantenere una quota azionaria che comporta delle perdite? Chiediamo anche, nell'ottica della tutela occupazionale, la mobilità verso le altre partecipate del Comune, mantenendo comunque l'occupazione.

Ieri, in commissione, è emerso che l'azienda necessita di 60 ausiliari del traffico e ipotizza l'assunzione di 60 persone. Ma come, si parla di 430 esuberi e si ipotizza l'assunzione di 60 persone? Noi chiediamo che con le organizzazioni sindacali si riveda tutto ciò in modo da non assumere altro personale esterno.

Con l'emendamento n. 21, chiediamo di istituire un abbonamento agevolato per le famiglie perché stranamente c'è una sfilza di abbonamenti e per

le famiglie non c'è nulla. Allora abbiamo proposto un abbonamento calmierato per i nuclei familiari, soprattutto i più numerosi.

In merito alla delibera, abbiamo iniziato il percorso due mesi fa e si diceva che era necessario reperire mezzo milione di euro per mantenere il servizio integrato. Di fatto questi sette milioni potrebbero essere impegnati in modo differente, anche per tutelare l'occupazione. Avevamo chiesto al Presidente Ravera di mantenere inalterate le tariffe. A coloro che usufruiscono dell'abbonamento ferroviario e vogliono utilizzare anche A.M.T. si potrebbe riconoscere un abbonamento con delle agevolazioni, ma questi sette milioni mantenerli in cassa e cercare di razionalizzare le tariffe.

Così non è: la scelta dell'Amministrazione è di aumentare le tariffe dal 6 al 10% e questo comporterà un minor numero di persone che utilizzano il servizio di trasporto pubblico e più persone che lo utilizzeranno gratis perché di persone che non pagano il biglietto ce ne saranno di più perché non potranno permetterselo.

Allora, anche a seguito del piano industriale che ci è stato consegnato oggi, chiedo al Consiglio Comunale di valutare attentamente se oggi non sia il caso di ritirare la delibera affinché venga ripresentato il tutto in commissione consiliare alla luce del piano industriale perché se a causa del biglietto integrato andiamo a tagliare dei posti di lavoro, noi avevamo già annunciato il voto contrario, credo però che tutta la sala consiliare si assumerà una grossa responsabilità politica”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Allora, passiamo ... INTERRUZIONI DA PARTE DEL PUBBLICO ...”

Dalle ore 16.51 alle ore 17.40 il Presidente sospende la seduta.

PASTORINO (S.E.L.)

“Io ho presentato l'emendamento n. 22, sentite anche le organizzazioni dei consumatori, perché abbiamo notato che nella tabella della variazione tariffaria, all'ultimo punto, l'abbonamento annuale aziendale prevedeva da 330 a 365 che è totalmente disallineato con tutti gli altri abbonamenti che hanno un aumento del 4,5 - 5% mentre questo ha un aumento quasi del 12%, quindi chiediamo di portare anche questo aumento al valore del 5%”.

LAURO (P.D.L.)

“Nell’emendamento 23 si parla di abbonamento giovani. Io però, mi scusi Presidente, ma devo chiarirmi con l’aula: oggi qui non possiamo parlare di piano industriale ... INTERRUZIONI DEL PUBBLICO ... “.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Ora mi sembra che sinceramente ... vigili, intervenite su quello strumento ... INTERRUZIONI DEL PUBBLICO ... Sospendo la seduta. Facciamo Conferenza Capigruppo e chiedo a cinque rappresentanti dei lavoratori di venire su”.

Dalle ore 17.44 alle ore 19.18 il Presidente sospende la seduta.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Eravamo rimasti all’intervento della collega Lauro sull’emendamento 23, dopo di che ho sospeso la seduta e abbiamo fatto Conferenza Capigruppo alla presenza dei rappresentanti dei lavoratori. Ora so che i rappresentanti dei lavoratori stanno intrattenendosi col Sindaco, ma io direi che dato che abbiamo l’assessore competente per materia, possiamo procedere con l’illustrazione dei documenti”.

LAURO (P.D.L.)

“Mi scusi, Presidente, ma vorrei fare anche una mozione d’ordine perché noi siamo stati convocati in Conferenza Capigruppo a parlare con le rappresentanze sindacali. Ogni gruppo si esprimerà; noi come P.D.L. siamo contrari al piano industriale. Il problema giustissimo dell’azienda e dei lavoratori è che vogliono sentire il Sindaco, ora, e gliel’abbiamo chiesto perché lei ha telefonato al Sindaco il quale ha detto che non era all’ordine del giorno. Adesso il Sindaco prende parte della rappresentanza sindacale, mentre noi eravamo riuniti in sede istituzionale, e parla loro a parte. Allora il P.D.L. chiede al Sindaco di scendere in aula e dire davanti a tutti cosa pensa del piano industriale, se lo ritira o no”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Per quanto riguarda i lavori, il piano industriale è un argomento esterno a quello di cui stiamo parlando, per cui sono sicuro che quando terminerà questo incontro il Sindaco verrà in aula e io stesso sono interessato a conoscere le

conclusioni dell'incontro, però a mio giudizio il merito della delibera è diverso e nulla osta a poter procedere coi lavori. Dopo di che se lei fa questione formale, se continuare o attendere il Sindaco, io posso tranquillamente metterla ai voti".

LAURO (P.D.L.)

"Grazie, Presidente, ritengo però che questa delibera sia parte integrante del problema di A.M.T. Qui abbiamo l'assessore che ha la delega alla mobilità, quindi chiedo ai gruppi di dire la loro, se aspettare il Sindaco o chiedere all'assessore Dagnino di dirci se ritira il piano industriale, così possiamo andare avanti, ma con questo clima andare avanti non è assolutamente serio".

GUERELLO - PRESIDENTE

"L'assessore Dagnino è presente e risponderà nel merito della delibera come è suo compito e sua competenza. Per quello che riguarda ciò su cui stanno ragionando in altra sede, una sede diversa da quella in cui stiamo lavorando ora, non possiamo occuparcene in questo momento. L'assessore Dagnino non ha nulla da dire ora sul piano industriale, ma è qui per procedere con questi lavori.

Quindi la mozione è per decidere se aspettare il Sindaco, quindi sospendere, o procedere coi lavori. La pongo in votazione".

Esito della votazione sulla mozione d'ordine della consigliera Lauro: respinta con 4 voti favorevoli, 24 contrari (), 3 astenuti () e un presente non votante ().

LAURO (P.D.L.)

"Allora è chiaro che l'aula, come non sembrava in Conferenza Capigruppo, perché poi il voto è la cartina di tornasole, non desidera sapere se il piano industriale è bloccato o no. Questo è molto chiaro. Io direi che i miei emendamenti, con questi gravi problemi e questa assoluta assenza di democrazia, io non li ritiro e li do per letti. Sono molto chiari, sono una richiesta di ascolto del territorio sulle tariffe, però ritengo che il piano industriale sia molto importante".

FARELLO (P.D.)

"Anch'io do per letti gli emendamenti 26, 27, 28 e 29".

GIOIA (U.D.C.)

“Devo dire che ci troviamo di fronte a un problema molto grave dove ci sono 2.000 famiglie che soffrono rispetto a richieste che sono state esplicitate sia in Conferenza Capigruppo che in aula. Questa è una delibera importante, però ritengo più importante che il Sindaco sia qui, non solo ad ascoltare perché non è una mancanza di fiducia nei confronti dell’assessore, ma è una questione di rispetto nei confronti dell’aula e di chi è venuto ad ascoltare questo Consiglio Comunale. Pertanto anch’io darò per letti i miei due emendamenti, il 30 e il 31, sottolineando però che avremmo forse fatto un buon lavoro se ci fossimo fermati perché era questo l’intento di tutti in Conferenza Capigruppo e devo sottolineare con rammarico che spesso si dice una cosa e poi se ne fa un’altra. Noi abbiamo preso un impegno rispetto alle decisioni che ci erano state prospettate da tutte le organizzazioni sindacali di A.M.T.. Rispetto alle loro richieste ben precise che erano due, noi su una abbiamo dato il pieno assenso e voglio sperare che anche su questa non ci mangiamo la parola, altrimenti sarà il caso di fare una monotematica su A.M.T. e a quel punto poi ci sarà la presa di responsabilità di ogni gruppo per dire all’azienda, come abbiamo chiesto di fare un piano industriale, anche di poterlo ritirare”.

BALLEARI (P.D.L.)

“Come il mio capogruppo, i miei emendamenti, che sono volti a tutelare le fasce più deboli, li do per letti e mi permetto anch’io, come hanno fatto i colleghi, di stigmatizzare la giornata odierna che è stata caratterizzata da comportamenti quanto meno inusuali, nel senso che abbiamo interrotto per audire le rappresentanze dei lavoratori. In concomitanza con la riunione di Capigruppo, il Sindaco gestiva autonomamente un’altra riunione, da solo, con altri lavoratori, senza che potessimo ascoltare anche noi cosa si stava dicendo. Mi permetto di stigmatizzare il fatto che è quanto meno inusuale e mi auguro che il Sindaco, al suo rientro, ci sappia dire qualche cosa visto che abbiamo passato un intero pomeriggio nell’attesa di sapere se questo piano verrà mantenuto o meno”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“I nostri emendamenti in generale li proponiamo perché ci sembra che all’interno della delibera ci sia un po’ di debolezza rispetto alla volontà e possibilità di fidelizzare i genovesi nell’uso del trasporto pubblico che per noi è fondamentale perché crediamo nel diritto alla mobilità e il trasporto pubblico da questo punto di vista è lo strumento fondamentale anche per contrastare i livelli di traffico e di inquinamento che in alcune situazioni sono pericolosi per i

cittadini. Da sempre noi abbiamo agito in questa direzione e ancora una volta i nostri emendamenti vanno in questo senso.

In particolare il 36 chiede di non aumentare l'abbonamento per le fasce giovanili. Quindi in un panorama in cui si ipotizza di aumentare il costo degli abbonamenti, chiediamo di mantenerlo al livello attuale per i giovani, anche per fidelizzarli già da ragazzi alla possibilità di spostarsi in città con il trasporto pubblico e per garantire soprattutto a loro la possibilità di incontrare altri giovani e di accedere alle opportunità formative, culturali e di studio che la città offre.

Con il 37 suggeriamo una cosa semplice, ma ci sembrava giusto suggerirla: la possibilità di prevedere degli abbonamenti semestrali, da luglio a dicembre, che possano servire alle persone che utilizzano i mezzi pubblici nella stagione estiva e quindi incentivare anche loro all'uso del mezzo pubblico.

Il 38 ci mette un pochino in crisi perché a priori noi vorremmo un biglietto integrato e basta, proprio per valorizzare il trasporto integrato come opportunità di mobilità per la città, però siccome sentiamo sempre parlare del fatto che non si riesca a quantificare quanti soldi del biglietto integrato vanno ad A.M.T. e quanti vanno a Trenitalia, chiedevamo se non fosse opportuno realizzare un biglietto separato per il solo utilizzo del bus a 1,50 euro, così almeno riusciremmo a quantificare qual è la cifra che va ad un soggetto e quale all'altro.

Il 39 propone, nel caso in cui si volesse mantenere comunque l'innalzamento delle tariffe per il biglietto integrato, per gli abbonamenti ecc., siccome l'obiettivo dichiarato della delibera è mantenere la quota da destinare alla tariffa integrata, di investire fortemente sull'abbonamento annuale per i giovani, riducendolo da 255 euro a 199, proprio per costruire delle persone consapevoli dell'importanza del mezzo pubblico in giovane età.

L'altro invece chiede, nel caso lo ritenesse il Consiglio Comunale con le sue votazioni, di modificare i prezzi proposti per tutte le tipologie di abbonamenti riportandole ai valori precedenti, anche qua per privilegiare l'abbonamento e la fidelizzazione degli utenti rispetto a chi acquista il biglietto.

L'emendamento all'ordine del giorno n. 3, riguarda la proposta che è stata discussa in Conferenza Capigruppo e che poi è stata portata in aula dal consigliere Anzalone, quella di istituire una commissione speciale. Volevamo aggiungere se contestualmente si riusciva finalmente ad avere, magari in forma digitale, ma diciamo che ci accontentiamo di qualsiasi forma, i libri mastri di A.M.T.; visto che quella sarebbe una commissione speciale, vorremmo averli per vedere anche quelli che sono gli sprechi e le problematiche su cui poter intervenire”.

ANZALONE (I.D.V.)

“Sono d’accordo”.

DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE)

“L’ordine del giorno 22 chiede che siano sostanzialmente equiparate le condizioni di disoccupato e inoccupato al fine dell’accesso agli abbonamenti nelle forme riservate attualmente solo ai disoccupati”.

PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)

“Come abbiamo iniziato a discutere nelle commissioni sul biglietto integrato, noi vorremmo che contestualmente all’atto formale che porta con sé la delibera di conferma del biglietto integrato ci fosse presentato un piano integrato della mobilità che comprenda i vari mezzi di trasporto, bus, treno, metro e bici, e si procedesse anche alla realizzazione di posteggi d’interscambio che crediamo siano strategici nella reale valorizzazione del trasporto pubblico.

Questa è quindi la richiesta dell’ordine del giorno n. 23: collegare alla definizione e alla continuità del biglietto integrato due azioni concrete per la valorizzazione del trasporto pubblico non solo dal punto di vista economico, ma anche da quello strategico”.

ASSESSORE DAGNINO

“Gli ordini del giorno 1 e 2 li accolgo in quanto prassi normale di condivisione e presentazione degli step del lavoro nelle commissioni. Il 3 non può essere accolto perché esistono le commissioni, è compito del Consiglio Comunale organizzarsi in commissioni e questi argomenti possono essere trattati in sede di commissione. Per quanto riguarda l’emendamento a questo ordine del giorno, relativamente alla disponibilità dei libri mastri, ovviamente è una competenza aziendale, mi pare però che si possa accedere tranquillamente a questa documentazione ... INTERRUZIONI DEL PUBBLICO ... non è competenza della Giunta.

L’ordine del giorno 4 lo accogliamo anche perché dà un’indicazione molto importate e attuale nella discussione che stiamo compiendo anche con la Regione sull’istituzione dell’agenzia regionale. Il 9 lo accogliamo: è un’indicazione su diverse tematiche di integrazione del servizio e delle tariffe, quindi lo accogliamo anche nei punti conclusivi dove si dà indicazione per un eventuale sviluppo futuro di approfondimento dei diversi piani tariffari. Il gruppo di ordini del giorno del consigliere Anzalone, che vanno dal n. 10 al n. 21, non possono essere accolti in questa discussione in quanto non pertinenti

alle argomentazioni della delibera. Poi nel merito alcune tematiche sono già state affrontate, altre sono di competenza regionale, quindi non sono accoglibili.

Il 22, a firma del consigliere De Pietro, è il primo di quelli che toccano gli argomenti del piano tariffario e tutti i documenti relativi al piano tariffario non sono accoglibili perché vanno a cambiare in modo indefinito e anche non controllato il risultato economico programmato. Sappiano bene come questa delibera sia un tassello di un ragionamento molto più articolato, perciò non è nella nostra possibilità, in questa fase di discussione, andare a toccare il piano tariffario rischiando di avere un ritorno economico minore, quindi la discussione di oggi colloca anche questo discorso sul biglietto integrato in un più generale discorso sulla tenuta dei conti.

Invece è accoglibile il 23 per la promozione contestuale, perciò prossima, di un piano integrato della mobilità che ci riserviamo di presentare. Esiste un tavolo con la Regione che sta lavorando proprio all'integrazione col ferro che non compete propriamente a noi.

L'emendamento 1, a firma Musso e Salemi, è di nuovo uno di quei documenti che vanno a toccare l'organizzazione del piano tariffario. In questo caso va proprio a dare un'impostazione completamente diversa e perciò ovviamente non è accoglibile. Anche il 2 non lo possiamo accogliere come emendamento in quanto un impegno per il primo gennaio 2014 rispetto a scelte che possono conseguire alla soppressione o variazione anche parziale del biglietto integrato non può essere assunto in quanto non abbiamo nessun tipo di certezza sul quadro economico.

Quanto richiesto dal n. 3 in parte è già previsto in delibera per gli abbonamenti annuali e settimanali in corso di validità e naturalmente per tutti gli altri titoli di viaggio in possesso dei cittadini, ci sarà come sempre una prassi dell'azienda che sostituisce automaticamente i titoli di viaggio a parità di valore. Il 4 non è accoglibile perché va a toccare il piano tariffario, così il 5, 6, 7 e l'emendamento 8 del consigliere Bruno che va ad impostare un nuovo piano tariffario.

Il 21 a firma Anzalone non è accoglibile in quanto va a toccare l'impianto tariffario, così come il 22 e i numeri dal 23 al 25 della consigliera Lauro. I numeri 26, 27, 28 e 29, a firma Farello, invece sono accolti in quanto vanno a rafforzare una serie di snodi anche concettuali dell'impostazione del nostro lavoro rispetto all'integrazione tariffaria. I numeri 30 e 31 non sono accoglibili in quanto vanno a toccare il piano tariffario e allo stesso modo i nn. 32, 33, 34 e 35 del consigliere Balleari. Allo stesso modo i nn. 36, 37, 38, 39, 40 e 41".

GUERELLO - PRESIDENTE

“Nel frattempo il Sindaco farà una comunicazione”.

SINDACO

“Una comunicazione dovuta per informare il Consiglio Comunale di quanto ho discusso sinora, discussione che poi mi ha portato a redigere, e in una certa misura condividere questo documento che porta la mia firma.

Noi oggi eravamo riuniti in Consiglio Comunale per discutere – e stiamo discutendo – una delibera importante, con un suo contenuto specifico, ma parziale rispetto alla questione generale del trasporto pubblico locale e di A.M.T. Io ho detto prima parlando con alcuni lavoratori – e lo ripeto qua in aula – che considero essenziale che il Consiglio Comunale, che è la massima assemblea democratica della città di Genova, con tutti i limiti che può avere, possa svolgere sino in fondo il proprio lavoro.

Siamo in presenza, peraltro, di una situazione molto complicata, difficile, dell'azienda che ovviamente è molto difficile per il Comune azionista, per i lavoratori dell'azienda e per tutti i cittadini che hanno diritto di usufruire di un servizio di trasporto pubblico locale. Allora è chiaro che il Consiglio Comunale oggi ha un obbligo democratico, istituzionale di approvare una delibera e noi, come amministratori, abbiamo anche l'obbligo di confrontarci con i lavoratori e con tutti su problemi complessivi dell'azienda del trasporto pubblico, anche quelli che non erano all'ordine del giorno del Consiglio Comunale di oggi.

Non era all'ordine del giorno del Consiglio Comunale di oggi il cosiddetto piano aziendale che è un documento da discutere e che nell'intenzione dell'azionista Comune aveva un obiettivo unico, quello di tutelare l'azienda salvaguardando il servizio e i posti di lavoro. Ciò premesso, mi sono confrontato a lungo ed ho presentato ai miei interlocutori questo testo di cui do lettura, un testo di cui sono state pesate le singole parole in un'ottica, peraltro, di massimo rispetto delle posizioni dell'Amministrazione, dell'azienda e delle organizzazioni sindacali, in modo che fosse chiara l'intenzione, ma che venisse presentato come uno sforzo che si cerca di compiere per raggiungere un obiettivo che avremo poi il compito di verificare se sarà possibile raggiungerlo.

Leggo il testo: “A seguito di un confronto aperto e serrato con i rappresentanti dei lavoratori dell'azienda, amministrazione comunale e A.M.T. condividono l'opportunità di congelare il piano presentato alle organizzazioni sindacali. Tale scelta, che implica di non attuare alcuna delle azioni descritte, è finalizzata all'avvio immediato di una trattativa che consenta il raggiungimento di un'intesa con le organizzazioni sindacali. Tale intesa deve garantire l'obiettivo di mettere in sicurezza i conti aziendali così da evitare l'apertura delle procedure previste dal Codice civile. L'azienda riceve indicazione da parte dell'azionista di discutere nel merito con le organizzazioni sindacali tutti i punti contenuti nel documento proposto valutando le osservazioni e le controproposte

che venissero avanzate. La decisione dell'Amministrazione Comunale serve a creare un clima più sereno e a concedere alle parti, azienda e organizzazioni sindacali, il tempo necessario per l'auspicata definizione di un'intesa, che dovrà essere raggiunta entro il corrente mese di aprile".

SEGUONO TESTI ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI

ORDINE DEL GIORNO N.1

“Il Consiglio Comunale,

Vista la proposta del 03/04/2013 avente per oggetto:

REVISIONE DEL SISTEMA TARIFFARIO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE GESTITO DA A.M.T. S.P.A.

Rilevato dal Protocollo:

- "che, allo stato attuale, il settore del trasporto pubblico di interesse regionale e locale presenta una situazione di forte difficoltà correlata a diversi fattori, ulteriormente aggravata dai pesanti tagli imposti dal Governo centrale con diversi provvedimenti nel corso dell'ultimo triennio;

- "che risulta necessario provvedere all'aggiornamento della normativa regionale di settore, al fine di ridefinire l'organizzazione dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché le competenze ed i rapporti tra gli enti interessati;

- "della necessità che Trenitalia SpA ed AMT SpA addivengano ad una revisione della convenzione in essere;

- "la necessità di definire - a livello regionale - le condizioni per lo sviluppo della integrazione dei servizi ferro / gomma sulla base della effettiva domanda di mobilità;

- "la Regione Liguria si impegna ad addivenire all'approvazione della nuova normativa regionale di settore, in cui assume particolare rilevanza la definizione dei bacini ottimali di traffico;

- "la Regione Liguria, la Provincia di Genova ed il Comune di Genova si impegnano ad istituire un tavolo tecnico istituzionale con l'obiettivo di valutare, anche con il supporto tecnico delle Aziende di trasporto coinvolte, l'effettiva domanda di mobilità multimodale nell'ambito del bacino urbano "G" di Genova

- "con riferimento al punto precedente, la Regione Liguria ed il Comune di Genova concordano sulla necessità di disporre di un'indagine campionaria finalizzata alla rilevazione diretta sul territorio delle caratteristiche della domanda accollandosene gli oneri, ad affidare tale indagine ad un soggetto terzo e si impegnano altresì a dividerne le risultanze;

IMPEGNA SINDACO E GIUNTA per i seguenti adempimenti

Riferire nel corso del 2013 in apposite riunioni di Commissione e Consiglio Comunale in merito-a:

- Iniziative nei confronti del governo al fine di acquisire maggiori risorse;
- Informazioni sull'aggiornamento della normativa regionale;
- Risultanze circa la revisione della convenzione in essere tra AMT e Trenitalia;

Progetto a livello regionale per lo sviluppo o integrazione servizi Ferro / Gomma;

- Legge regionale sui bacini ottimali di traffico;
- Risultanze del tavolo tecnico - Regione - Provincia - Comune su trasporto Bacino G circa un'indagine campionaria finalizzata alla rilevazione della domanda di mobilità affidata dal Comune di Genova a sue spese ad un soggetto terzo”.

Proponente: Grillo (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 2

“Il Consiglio Comunale,

Vista la proposta n. 13 avente per oggetto:

REVISIONE TARIFFARIA DEL TRASPORTO PUBBLICO
GESTITO DA A.M.T.

Evidenziato quanto più volte richiesto in sede di Consiglio Comunale ed in particolare nel corso della Commissione Consiliare del 21 marzo e 8 aprile 2013;

IMPEGNA SINDACO E GIUNTA per i seguenti adempimenti

Riferire in apposite riunioni di commissione circa:

- Parcheggi di interscambio programmati per il 2013;
- Nuove corsie gialle programmate per il 2013;
- Linee notturne costo e numero utenti”.

Proponente: Grillo (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 3

“IL CONSIGLIO COMUNALE DI GENOVA

In seguito alla grave situazione aziendale AMT come confermato dall'ultimo piano aziendale, si propone di istituire una commissione speciale

come previsto art. 37 comma 7 dello Statuto del Comune di Genova; al fine di studiare ovvero di indagine sulla stessa società.

Ne faranno parte tutti i capigruppo o loro delegati.

Proponenti: Anzalone (I.D.V.); Gioia (U.D.C.); Lauro (P.D.L.)

EMENDAMENTO ALL'ORDINE DEL GIORNO N.3

“Dopo la parola “...società” aggiungere “con contestuale presentazione dei libri mastri anche in forma digitale”.”

Proponenti: Muscarà, Burlando, De Pietro, Boccaccio, Putti (Movimento 5 stelle).

ORDINE DEL GIORNO N. 4

“Considerato che le importanti modifiche delle normative inerenti gli assetti e gli equilibri di finanza pubblica, la gestione dei servizi pubblici locali e il sistema dei finanziamenti del trasporto pubblico locale hanno determinato e determinano la necessità di una azione di riforma della legislazione regionale di settore;

Preso atto che da anni i tentativi della Regione Liguria di procedere in questo senso non hanno sortito effetti concreti e positivi;

Attestato che nel corso del 2012 e del 2013 diverse aziende di trasporto pubblico della nostra Regione hanno dovuto e devono affrontare situazioni di instabilità economica tale da comprometterne la capacità di soddisfare le esigenze del servizio;

Ritenuto quindi urgente assumere iniziative che, nelle more del processo legislativo regionale, portino sia a risultati di efficienza economica sia di riorganizzazione del servizio erogato alla cittadinanza;

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

Ad attivarsi per realizzare un'integrazione funzionale dei modelli di esercizio di AMT S.p.A. e ATP SpA, avviando anche una valutazione sull'opportunità di un'integrazione delle due aziende;

Ad aprire un confronto con la Regione Liguria e la Provincia di Genova per valutare la possibilità di sottoscrivere un Accordo di Programma che a normativa vigente permetta:

- l'accorpamento in un unico bacino di traffico dei bacini urbano ed extraurbano di Genova;

- la realizzazione di un'Agenzia Regionale per regolare la pianificazione del servizio di competenza regionale, in particolare per quanto attiene all'integrazione con il servizio ferroviario regionale, e per gestire il sistema degli affidamenti”.

Proponente: Farello (P.D.)

Gli ordini del giorno da 5 a 8 sono trasformati in emendamenti.

ORDINE DEL GIORNO N. 9

“Premesso che

- la rigidità dei presupposti economici posti da Trenitalia, prevista dagli accordi 2010-2012 e prorogata fino alla fine del 2013, per il mantenimento dell'integrazione tariffaria con A.M.T. e del contributo della Regione Liguria, uniti all'estrema fragilità finanziaria dell'azienda di trasporto a controllo comunale hanno vincolato il buon esito della trattativa ad un incremento del prezzo dei titoli di viaggio;

- la ripartizione dell'utenza tra AMT e Trenitalia ed i reciproci oneri economici ad essa connessi sono ad oggi computati su base presuntiva;

- l'accordo per l'integrazione tariffaria non profila né per A.M.T. né per il Comune di Genova alcuno strumento di verifica degli standard di qualità del servizio acquistato da Trenitalia sulla rete metropolitana, in termini di regolarità e puntualità dei viaggi e stato di manutenzione e decoro del materiale rotabile;

- l'onere sostenuto per l'integrazione tariffaria da A.M.T. e dal Comune di Genova, non trova pieno riscontro nel miglioramento del servizio erogato ai cittadini a causa dell'assenza dello strumento regionale di pianificazione, integrazione e controllo dei servizi di trasporto, elemento imprescindibile per il miglioramento della qualità, dell'efficienza e dell'economicità del servizio stesso;

- le forme di fidelizzazione dei titoli d'acquisto configurano un vantaggio commerciale per l'utenza ed il presupposto del più largo utilizzo del TPL, elemento cardine nella programmazione di un piano di mobilità economico, accessibile e sostenibile.

Si impegnano Sindaco e Giunta

- a provvedere entro l'anno in corso all'allestimento di strumenti di valutazione della ripartizione dell'utenza tra A.M.T. e Trenitalia, e vincolare ad essa ed al riscontro della qualità del servizio di Trenitalia, attraverso l'apporto di Regione Liguria, i termini economici dell'accordo per l'integrazione tariffaria;

- a ripianificare la rete di trasporto comunale tenendo conto delle reali esigenze di spostamento dei cittadini genovesi, e strutturando un piano di mobilità che conferisca al TPL elementi vantaggiosi rispetto ai "mezzi di trasporto individuali in termini di rapidità comodità ed economicità;
- ad avviare un tavolo di lavoro con Regione Liguria e le aziende di trasporto su ferro e su gomma attive nell'ambito metropolitano, finalizzato alla definizione entro l'anno in corso di una rete di trasporto funzionalmente ed efficacemente integrata;
- a vincolare gli incrementi tariffari previsti dal piano in approvazione al mantenimento dell'integrazione Tariffaria A.M.T. - Trenitalia;
- a prevedere forme di fidelizzazione improntate al principio di educazione all'uso del TPL," introducendo soluzioni di tariffazione privilegiata per gli studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado;
- a prevedere l'accesso agli abbonamenti aziendali anche ai lavoratori di imprese con meno di 50 dipendenti, nell'ottica di incrementare l'utenza, ponendo attenzione agli equilibri di bilancio”.

Proponenti: Padovani, Colella, Brasesco, Bartolini, Pederzolli, Pignone(Lista Marco Doria); Pastorino, Chessa(S.E.L.); Bruno (Federazione della sinistra).

ORDINE DEL GIORNO N. 10 (ex emendamento 9)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 12)

12) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni si sospendono tutte le attività svolte in straordinario”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 11 (ex emendamento 10)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 13)

13) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni si attuerà il blocco totale delle assunzioni”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 12 (ex emendamento 11)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 14)

14) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni si attuerà il blocco dei premi per i dirigenti”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 13 (ex emendamento 12)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 15)

15) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni si sospende il servizio Nave Bus”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 14 (ex emendamento 13)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 16)

16) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni prevedere la sostituzione dei veicoli sottoposti a continue e prolungate manutenzioni con dei nuovi a metano ed elettrici. Attraverso gare internazionali”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 15 (ex emendamento 14)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 17)

17) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni si sospende il servizio mensa introducendo i ticket per il personale che ne avrebbe accesso”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 16 (ex emendamento 15)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 18)

18) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni rivedere in toto la gestione del vestiario limitandone la sostituzione prevedendo regole semplici”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 17 (ex emendamento 16)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 19)

19) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, liberarsi delle quote della società Car Sharing”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 18 (ex emendamento 17)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 20)

20) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni si prevede un piano di mobilità interna tra aziende controllate del Comune di Genova”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 19 (ex emendamento 18)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 21)

21) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni il divieto di consulenze, collaborazioni, sponsorizzazioni”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 20 (ex emendamento 19)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 22)

22) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, per i prossimi 5 anni abbattere la spesa per le manutenzioni limitando allo stretto necessario il magazzino ricambi”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 21 (ex emendamento 20)

“In seguito al piano aziendale AMT del 9 aprile 2013, dove è previsto un esubero di 430 unità, a tutela del personale AMT si emenda la delibera aggiungendo nel dispositivo:

(punto 23)

23) al fine di tutelare il personale AMT e di evitare esuberi per 430 unità, aumentare di 60 unità il numero ausiliari del traffico da destinarsi al controllo attività di repressione e sanzionamento della sosta e del transito sulle corsie riservate, individuando tra il personale non più idoneo alla guida o ad altre mansioni”.

Proponente:Anzalone (I.D.V.)

ORDINE DEL GIORNO N. 22

“Si impegna il Sindaco e la Giunta

A prevedere un identico livello di sconti per gli abbonamenti tra “disoccupati” e “inoccupati” a parità di caratteristiche di reddito ISEE e altri fattori oggi riservati ai soli disoccupati”.

Proponenti: De Pietro, Boccaccio, Muscarà, Putti, Burlando
(Movimento 5 stelle)

ORDINE DEL GIORNO N. 23

“Si impegna Sindaco e Giunta

A promuovere un piano integrato della mobilità bus, treno, metro, bici e a realizzare posteggi d’interscambio nelle direttrici di accesso alla città (Ponente / Levante, Val Bisagno / Val Polcevera”.

Proponenti: Putti, Boccaccio, Muscarà, Burlando (Movimento 5 stelle)

EMENDAMENTO N. 1

“Al punto 2 della proposta di deliberazione, le parole "elaborata da AMT SpA di concerto con Trenitalia SpA, e già condivisa con la Regione Liguria," sono soppresse e il primo punto elenco è sostituito dal seguente:

- mantenimento del sistema di integrazione con Trenitalia SpA e contestuale introduzione di un sistema di titoli di viaggio aventi validità sui soli mezzi AMT, per i quali le tariffe restano invariate rispetto a quelle attualmente vigenti per la rete integrata”.

Proponenti: Musso E., Musso V., Salemi (Lista E. Musso)

EMENDAMENTO N. 2

“Al punto 4 della proposta di deliberazione sono aggiunte in fine le parole:

"impegnandosi fin d'ora a ripristinare le tariffe previgenti in caso di soppressione o variazione anche parziale, a qualunque titolo effettuata, dell'integrazione tariffaria fra AMT SpA e Trenitalia SpA;"”.

Proponenti: Musso E., Musso V., Salemi (Lista E. Musso)

EMENDAMENTO N. 3

“Il punto 7 della proposta di deliberazione è sostituito dal seguente:

7) di stabilire che tutti i titoli di viaggio già rilasciati avranno validità fino al loro utilizzo ovvero fino alla data di naturale scadenza;”.

Proponenti: Musso E., Musso V., Salemi (Lista E. Musso)

EMENDAMENTO N. 4

“Nella Tabella allegata, colonna "prezzi proposti", alla riga "biglietto ordinario 100' - carnet da 10"

sostituire "Euro 15" con "Euro 14" (INVARIATO)”.

Proponenti: Musso E., Musso V., Salemi (Lista E. Musso)

EMENDAMENTO N. 5

“Nella Tabella allegata, colonna "prezzi proposti", alla riga "ascensori 1 corsa" sostituire "Euro 0.90" con "Euro 0.80" e alla riga "ascensori 4 corse + servizi integrativo" sostituire "Euro 3.00" con "Euro 2.80" (INVARIATO)”.

Proponenti: Musso E., Musso V., Salemi (Lista E. Musso)

EMENDAMENTO N. 6

“Nella Tabella allegata, colonna "prezzi proposti", i prezzi proposti per gli abbonamenti rimangono invariati.”.

Proponenti: Musso E., Musso V., Salemi (Lista E. Musso)

EMENDAMENTO N. 7

“Nella Tabella allegata, colonna "prezzi proposti", i prezzi proposti per gli abbonamenti annuali rimangono invariati.”.

Proponenti: Musso E., Musso V., Salemi (Lista E. Musso)

EMENDAMENTO N. 8

“Sostituire la tabella di modifica tariffaria di cui all'allegato 1 con la seguente:

BIGLIETTI INTEGRATI

Biglietto ordinario 100'	1,5	1,7
Biglietto ordinario 100' - Carnet da 10	14,00€	15,00 €
Biglietto ordinario 100' venduto a bordo 2,50 € 2,50 €	2,5	2,5

24 ore ordinario 4,50 € 4,50 €	4,5	4,5
24 ore ordinario - Carnet da 5 18,00 € 18,00 €	18	18
24 ore 4 persone 9,00 € 9,00 €	9	9
Park+Bus (valevole fino alle 24:00 del giorno di emissione) 6,00 € 6,00 €	6	6
Biglietto 110' acquistabile su cellulare	1,6	1,6
Biglietto 110' acquistabile su cellulare - carnet da 10		15
BIGLIETTI NON INTEGRATI		
Biglietto 60' e Navebus (residenti)	1,5	1,6
Biglietto 60' e Volabus	6	7
Ascensori 1 corsa	0,8	0,9
Ascensori 4 corse + servizi integrativi	2,8	3
Supplemento Drinbus	1	1
Supplemento Drinbus - carnet da 10	7	7
ABBONAMENTI INTEGRATI		
Abbonamento settimanale ordinario	16	17
Abbonamento mensile ordinario	43	43
Abbonamento mensile agevolato A	19	20
Abbonamento mensile agevolato B	25	26
Abbonamento mensile agevolato C	29	30
Abbonamento annuale agevolato 1	29	30
Abbonamento annuale agevolato 2	150	150
Abbonamento annuale agevolato A	190	190
Abbonamento annuale agevolato B	250	250
Abbonamento annuale agevolato C	290	300
Abbonamento annuale ordinario	380	380
Abbonamento annuale Over 65	330	330
Abbonamento annuale Giovani	240	240
Abbonamento annuale Aziendale	330	330

Proponente: Bruno (Federazione della sinistra)

Gli emendamenti dal n.9 al n.20 sono trasformati in ordini del giorno

EMENDAMENTO N. 21

“Si emenda alla delibera aggiungendo al dispositivo:
(punto 24)

24) istituire abbonamento per le famiglie prevedendo abbattimenti in modo proporzionale e significativo al sostegno delle stesse”.

Proponente: Anzalone (I.D.V.)

EMENDAMENTO N. 22

“Sostituire

	Prezzi attuali	Prezzi Proposti
"Abbonamento annuale aziendale	330,00 €	365,00 €

Con	Prezzi attuali	Prezzi Proposti
"Abbonamento annuale aziendale	330,00 €	345,00 €

Al fine di contenere gli aumenti della manovra tariffaria entro il 4,57% come precedentemente convenuto.

EMENDAMENTO N. 23

“Alla voce "Titoli di Viaggio" - sottotitolo **Abbonamento Annuale Giovani** -

Abrogare il prezzo proposto lasciando invariato il prezzo attuale”.

Proponente: Lauro (P.D.L.)

EMENDAMENTO N. 24

“Alla voce **Titoli di Viaggio** - sottotitolo **Biglietti non integrati**- al " ... ascensore 1 corsa" aggiungere "... la durata: 60 minuti lasciando invariato il prezzo attuale".

Proponente: Lauro (P.D.L.)

EMENDAMENTO N. 25

“Alla voce **Titoli di Viaggio** - sottotitolo **Abbonamenti integrati** - equiparare il prezzo dell'abbonamento annuale Aziendale a quello dell'abbonamento Annuale Over 65".

Proponente: Lauro (P.D.L.)

EMENDAMENTO N. 26

“Aggiungere al dispositivo un nuovo punto 7

"7) Di comunicare al Consiglio Comunale circa gli esiti degli impegni e delle azioni assunti con questa Delibera e con il Protocollo di Intesa di cui ai punti precedenti entro l'ottobre 2013 e, in caso di impossibilità di rinnovare e/o modificare gli impegni assunti con il presente atto, ad avanzare entro lo stesso periodo la proposta di un nuovo-assetto tariffario"

Aggiungere al dispositivo un nuovo punto 8

8) Di dare mandato alla Giunta di effettuare un processo di valutazione dell' efficacia dell' attuale sistema tariffario in particolare in riferimento al rapporto tra il servizio effettivamente fruito dall'utenza e la copertura dei relativi costi, nonché alla realizzazione di incentivi a sostegno della domanda di specifiche fasce di utenza".

Proponente: Farello (P.D.)

EMENDAMENTO N. 27

“Aggiungere alla pg. 4 delle premesse al terzo punto del "RITENUTO PERTANTO" (dopo" ... soggetto terzo secondo criteri concordati tra gli enti..."
"ovvero attraverso la definizione di un sistema di bigliettazione elettronica condiviso dai diversi vettori interessati"".

Proponente: Farello (P.D.)

EMENDAMENTO N. 28

“Aggiungere alla pg. 4 delle premesse al primo punto del "CONSIDERATO INFINE" (dopo "... assume particolare rilevanza la definizione dei bacini ottimali di traffico ... "
"ed è fondamentale la definizione delle modalità di integrazione funzionale e gestionale dei servizi ferroviari regionali e dei servizi di trasporto pubblico del Bacino G e G Extra Urbano attraverso un unico modello di esercizio"".

Proponente: Farello (P.D.)

EMENDAMENTO N. 29

“Aggiungere alla pg. 5 delle premesse al terzo punto dopo il primo capoverso un ulteriore punto
"- di attivare un tavolo di concertazione con le associazioni rappresentanti di cittadini e utenti ed altri stake holders al fine di valutare ulteriori interventi . . qualitativi e per predisporre sin da ora, in parallelo alle azioni di cui al punto precedente, l'ipotesi di un assetto tariffario che preveda tre livelli – solo gomma, solo ferro e integrato - e un'ipotesi di zonizzazione tariffaria".

Proponente: Farello (P.D.)

EMENDAMENTO N. 30

“Si chiede di aggiungere un 12° comma.

"Di istituire abbonamenti con tariffe agevolate per famiglie numerose con figli a carico, attraverso l'introduzione di un coefficiente correttivo che consenta di rimodulare il sistema di tariffazione del trasporto pubblico"

Proponenti: Gioia, Repetto (U.D.C.)

EMENDAMENTO N. 31

“Si chiede di aggiungere al comma 7 dopo la parola scadenza, "mantenendo invariati soltanto gli abbonamenti annuali giovani e per over 65""

Proponenti: Gioia, Repetto (U.D.C.)

EMENDAMENTO N. 32 (ex ordine del giorno 5)

“IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

A prevedere un biglietto a tariffa ridotta per percorsi brevi, massimo 15 minuti”.

Proponente: Balleari (P.D.L.)

EMENDAMENTO N. 33 (ex ordine del giorno 6)

“IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

A non aumentare il costo del biglietto degli ascensori già troppo elevato”.

Proponente: Balleari (P.D.L.)

EMENDAMENTO N. 34 (ex ordine del giorno 7)

“IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

A non toccare gli abbonamenti riservati agli studenti under 14”.

Proponente: Balleari (P.D.L.)

EMENDAMENTO N. 35 (ex ordine del giorno 8)

“IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

A prevedere abbonamenti a tariffa agevolata per interi nuclei familiari”.

Proponente: Balleari (P.D.L.)

EMENDAMENTO N. 36

“Si chiede di non aumentare l'abbonamento per le fasce giovanili per trasmettere il valore del trasporto pubblico alle giovani generazioni ed abituare i giovani alla mobilità con il trasporto pubblico”.

Proponenti: Putti, Boccaccio, Burlando, Muscarà, De Pietro
(Movimento 5 stelle)

EMENDAMENTO N. 37

“Si richiede di inserire la possibilità di prevedere la possibilità di vendere nel periodo da giugno a dicembre abbonamenti semestrali del prezzo di 200 euro e da settembre abbonamenti trimestrali con validità ottobre dicembre al prezzo di 110 euro”.

Proponenti: Putti, Boccaccio, Burlando, Muscarà, De Pietro
(Movimento 5 stelle)

EMENDAMENTO N. 38

“Si richiede di inserire il biglietto solo bus della durata di 100 minuti al prezzo di 1,50 euro anche per riuscire a quantificare il reale utilizzo della tariffa integrata”.

Proponenti: Putti, Boccaccio, Burlando, Muscarà, De Pietro
(Movimento 5 stelle)

EMENDAMENTO N. 39

“Nell'allegato 1 ("nuovo elenco tariffe") modificare il prezzo proposto per Abbonamento annuale Giovani da €255,00 ad €199,00”.

Proponenti: Boccaccio, Putti, Burlando, Muscarà, De Pietro
(Movimento 5 stelle)

EMENDAMENTO N. 40

“Nell'allegato 1 ("nuovo elenco tariffe") modificare i prezzi proposti per tutte le tipologie d'abbonamenti annuali riportandoli al valore presente nella colonna "prezzi attuali".”.

Proponenti: Boccaccio, Putti, Burlando, Muscarà, De Pietro
(Movimento 5 stelle)

EMENDAMENTO N. 41

“Nell'allegato 1 ("nuovo elenco tariffe") modificare i prezzi proposti per tutte le tipologie di biglietti non integrati riportandoli al valore presente nella colonna "prezzi attuali".”.

Proponenti: Boccaccio, Putti, Burlando, Muscarà, De Pietro
(Movimento 5 stelle)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n.1: approvato con 32 voti favorevoli e 1 contrario (Vassallo).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 2: approvato con 32 voti favorevoli e 1 contrario (Vassallo).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 3 emendato: respinto con 15voti favorevoli e 20 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 4: approvato con 25 voti favorevoli e 9 astenuti (Musso E.; P.D.L.: Balleari, Lauro, Grillo; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti).

Gli ordini del giorno nn. 5, 6,7, 8 sono trasformati in emendamenti.

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 9: approvato con 30 voti favorevoli e 3 astenuti (P.D.L.: Balleari, Grillo, Lauro).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 10: respinto con 5 voti favorevoli, 20 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra) e 9 astenuti (Gioia; Movimento 5 stelle: Boccaccio,

Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Lista E. Musso: Musso E., Musso V., Salemi)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 11: respinto con 6 voti favorevoli, 19 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra) e 9 astenuti (Gioia; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Lista E. Musso: Musso E., Musso V., Salemi)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 12: respinto con 17 voti favorevoli e 17 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 13: respinto con 2 voti favorevoli, 20 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra) e 11 astenuti (Baroni; U.D.C.: Gioia; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Lista E. Musso: Musso V., Salemi)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 14: respinto con 4 voti favorevoli, 19 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 10 astenuti (Balleari; Baroni; U.D.C.: Gioia; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Lista E. Musso: Musso V., Salemi)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 15: respinto con 2 voti favorevoli, 22 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra) e 9 astenuti (P.D.L.: Balleari, Grillo; U.D.C.: Gioia; Movimento 5 stelle: Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Lista E. Musso: Musso V., Salemi)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 16: respinto con 2 voti favorevoli, 21 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra) e 11 astenuti (P.D.L.: Balleari, Grillo, Lauro; U.D.C.: Gioia; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Lista E. Musso: Musso E., Salemi)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 17: respinto con 7 voti favorevoli, 20 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra) e 8 astenuti (P.D.L.: Balleari, Grillo, Lauro; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 18: respinto con 6 voti favorevoli, 18 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

e 9 astenuti (P.D.L.: Balleari, Grillo, Lauro; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 19: respinto con 9 voti favorevoli, 19 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 6 astenuti (Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 20: respinto con 3 voti favorevoli, 21 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra) e 10 astenuti (P.D.L.: Balleari, Grillo, Lauro; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Lista E. Musso: Musso E., Musso V.)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 21: respinto con 9 voti favorevoli, 18 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra) e 6 astenuti (Musso E.; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti;)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 22: respinto con 16 voti favorevoli e 18 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 23: approvato con 34 voti favorevoli, 1 contrario (Baroni) e 1 astenuto (Caratozzolo).

Esito della votazione dell'emendamento n. 1: respinto con 15 voti favorevoli e 19 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra)

Esito della votazione dell'emendamento n. 2: respinto con 15 voti favorevoli, 17 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 1 astenuto (Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'emendamento n. 3: respinto con 13 voti favorevoli, 20 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.) e 5 astenuti (Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, Muscarà, Putti; U.D.C.: Gioia)

Esito della votazione dell'emendamento n. 4: respinto con 10 voti favorevoli, 19 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 6 astenuti (Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'emendamento n. 5: respinto con 16 voti favorevoli, 19 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 1 astenuto (Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'emendamento n. 6: respinto con 15 voti favorevoli, 19 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 1 astenuto (Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'emendamento n. 7: respinto con 14 voti favorevoli, 19 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 1 astenuto (Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'emendamento n. 8: respinto con 1 voto favorevole, 21 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 12 astenuti (Baroni; Salemi; P.D.L.: Balleari, Campora, Grillo, Lauro; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; U.D.C.: Gioia)

Esito della votazione dell'emendamento n. 21: respinto con 17 voti favorevoli e 17 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra)

Esito della votazione dell'emendamento n. 22: respinto con 9 voti favorevoli, 19 contrari (Doria; G. Misto; Lista Marco Doria; P.D.) e 6 astenuti (Lista E. Musso: Musso E., Musso V., Salemi; P.D.L.: Balleari, Campora, Lauro)

Esito della votazione dell'emendamento n. 23: respinto con 17 voti favorevoli e 19 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra)

Esito della votazione dell'emendamento n. 24: respinto con 17 voti favorevoli e 17 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

Esito della votazione dell'emendamento n. 25: respinto con 17 voti favorevoli e 20 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

Esito della votazione dell'emendamento n. 26: approvato con 20 voti favorevoli, 2 contrari (Boccaccio; De Pietro) e 14 astenuti (Baroni; I.D.V.: Anzalone, Mazzei; P.D.L.: Balleari, Campora, Grillo, Lauro; Movimento 5 stelle: Burlando, Muscarà, Putti; U.D.C.: Gioia; Lista E. Musso: Musso E., Musso V., Salemi)

Esito della votazione dell'emendamento n. 27: approvato con 23 voti favorevoli e 12 astenuti (Mazzei; P.D.L.: Balleari, Campora, Grillo, Lauro; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; U.D.C.: Gioia; Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'emendamento n. 28: approvato con 20 voti favorevoli, 3 contrari (Lista E. Musso: Musso E., Musso V., Salemi) e 13 astenuti (Baroni; I.D.V.: Anzalone, Mazzei; P.D.L.: Balleari, Campora, Grillo, Lauro; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; U.D.C.: Gioia;)

Esito della votazione dell'emendamento n. 29: approvato con 24 voti favorevoli, 2 contrari (Pastorino; Federazione della sinistra: Bruno) e 10 astenuti (Baroni; Mazzei; P.D.L.: Balleari, Campora, Grillo, Lauro; U.D.C.: Gioia; Lista E. Musso: Musso E., Musso V., Salemi)

Esito della votazione dell'emendamento n. 30: respinto con 13 voti favorevoli, 18 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 5 astenuti (Federazione della sinistra: Bruno; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà)

Esito della votazione dell'emendamento n. 31: respinto con 12 voti favorevoli, 18 contrari (Lista Marco Doria; Federazione della sinistra; P.D.; S.E.L.) e 4 astenuti (Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, Muscarà, Putti)

Esito della votazione dell'emendamento n. 32: respinto con 13 voti favorevoli, 18 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 4 astenuti (Federazione della sinistra: Bruno; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, Putti)

Esito della votazione dell'emendamento n. 33: respinto con 14 voti favorevoli, 20 contrari (Doria; De Benedictis; Federazione della sinistra; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 1 astenuto (Putti)

Esito della votazione dell'emendamento n. 34: approvato con 18 voti favorevoli e 17 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

Esito della votazione dell'emendamento n. 35: respinto con 17 voti favorevoli, 17 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 1 astenuto (Federazione della sinistra: Bruno)

Esito della votazione dell'emendamento n. 36: respinto con 17 voti favorevoli e 17 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

Esito della votazione dell'emendamento n. 37: respinto con 16 voti favorevoli e 20 contrari (Doria; De Benedictis; Federazione della sinistra; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.)

Esito della votazione dell'emendamento n. 38: approvato con 21 voti favorevoli e 16 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra)

Esito della votazione dell'emendamento n. 39: respinto con 14 voti favorevoli, 18 contrari (Doria; De Benedictis; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.) e 2 astenuto (Baroni; U.D.C.: Gioia)

Esito della votazione dell'emendamento n. 40: respinto con 17 voti favorevoli e 18 contrari (Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra)

Esito della votazione dell'emendamento n. 41: respinto con 16 voti favorevoli e 19 contrari (Doria; Lista Marco Doria; P.D.; S.E.L.; Federazione della sinistra)

MUSSO E.(LISTA E. MUSSO)

“Presidente, le chiedo scusa in anticipo se dovessi far perdere tempo all’aula per una mia cattiva conoscenza del regolamento, ma a buon senso, mi pare che qualunque consigliere esprima il proprio voto in funzione di quello che è il testo scaturito dalla votazione degli emendamenti che possono far cambiare idea a ciascuno. Io posso anche rinunciare, ma anche per il futuro, le dichiarazioni di voto che lei ha chiamato prima io le avevo intese come dichiarazioni di voto sugli emendamenti. Gli emendamenti hanno modificato in maniera radicale la delibera perché di fatto hanno fatto saltare l’unica tariffa introducendo il sistema parallelo, quindi credo che l’orientamento al voto possa essere mutato, perlomeno come logica debba essere espresso quando si ha un testo che non può più essere modificato”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Abbiamo sempre fatto dichiarazione di voto alla fine della discussione, dopo aver sentito le proposte della Giunta. Anche oggi abbiamo fatto così e premesso che trovo una logica in quello che lei dice, tuttavia abbiamo sempre

fatto dichiarazione di voto in quella sede, intendendo sia ordini del giorno ed emendamenti che delibera. Se lei ritiene, per il futuro cominceremo a ragionare se fare diversamente, ma per oggi il senso di quello che ho chiamato come dichiarazione di voto era sia per gli ordini del giorno che per la delibera”.

GIOIA (U.D.C.)

“Ribadisco quanto detto dal consigliere Musso. Anch’io ho inteso che la dichiarazione di voto fosse sui documenti perché nel momento in cui noi portiamo tutti i documenti alla fine, la dichiarazione di voto è collegata sia agli ordini del giorno che agli emendamenti, ma tutt’altra cosa è la dichiarazione di voto sulla delibera. Oggi abbiamo fatto così e va bene, ma vediamo di cambiare per il futuro”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Tra l’altro, consigliere, in Conferenza Capigruppo lei aveva affrontato il tema – e gliene do atto – senza sapere che ci saremmo trovati proprio in questa situazione. Per il futuro si ragionerà nel merito, per ora seguiamo la prassi”.

PASTORINO (S.E.L.)

“Io chiedo una riunione della maggioranza perché la delibera ha cambiato completamente fisionomia e vogliamo capire cosa andiamo a votare perché a votare con la testa nel sacco io non ci vado”.

Dalle ore 21.12 alle ore 21.40 il Presidente sospende la seduta.

Esito della votazione della proposta della Giunta al Consiglio Comunale n.13/2013: approvata con 18 voti favorevoli, 9 contrari (P.D.L.; Federazione della sinistra; Lista E. Musso; S.E.L.) e 9 astenuti (Baroni; I.D.V.: Anzalone, Mazzei; Movimento 5 stelle: Boccaccio, Burlando, De Pietro, Muscarà, Putti; U.D.C.: Gioia).

PRESENTAZIONE AL CONSIGLIO, AI SENSI DELL'ART. 26, 3° COMMA, DELLO STATUTO E DELL'ART. 11, 1° COMMA, DEL REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI DEL DIFENSORE CIVICO, DELLA RELAZIONE SULL'ATTIVITA' SVOLTA DAL DIFENSORE CIVICO NELL'ANNO 2012.

“Signor Presidente, cari consiglieri, vi assicuro che non abuserò della vostra cortesia, parlerò solo pochi minuti, tuttavia è importante che resti agli atti la relazione del Difensore Civico perché è l’ultima relazione che resterà agli atti del Consiglio Comunale perché la figura del Difensore Civico è stata abrogata dalla finanziaria 2010 dalla data in cui cessa il mandato di ciascun Difensore Civico. Io sono stato eletto nell’ottobre del 2008 per un mandato quinquennale che quindi scade ad ottobre 2013, però questa è l’ultima relazione che viene presentata contestualmente al conto consuntivo del Comune.

Mi ero ripromesso di tracciare una brevissima sintesi di ciò che era avvenuto nell'arco di questo mandato e non soltanto nell'ultimo anno, ma le circostanze m'inducono ad essere estremamente sintetico ed a parlarvi di questioni non analitiche, ma generali.

Qual è il compito della difesa civica? E' quello di migliorare il rapporto tra i cittadini e le istituzioni, compito difficile perché i cittadini sono attraversati da tensioni, da disamoramento nei confronti della politica e in loro è sempre più precario il senso che le istituzioni rappresentino valori e interessi comuni; spesso vivono l'istituzione come una cosa estranea, sovrapposta, qualche volta addirittura ostile e migliorare il rapporto tra cittadini e istituzioni è compito ciclopico che certamente non può essere affrontato da una piccola cosa come è la civica difesa, però in questo senso ci si dovrebbe muovere e richiede due cose che è difficile che esistano. La prima è che i cittadini siano consapevoli del diritto di cittadinanza e cerchino di gestirlo piuttosto che rifugiarsi nell'anomia e nella protesta. La seconda è che le istituzioni ci siano. Non voglio esagerare, ma certo le istituzioni non attraversano il miglior periodo della loro storia nel nostro Paese.

Come abbiamo agito in questo quadriennio? Mettendo in campo le risorse che deve avere una civica difesa che sono quelle dell'ascolto, dell'informazione, del coinvolgimento, della proposta e della composizione dei contrasti. Noi abbiamo fatto questo, un'attività intensa che ha consentito un'interlocuzione capillare e diffusa con i cittadini. Abbiamo ricevuto migliaia di persone, singoli, gruppi, delegazioni e una piccola parte delle loro indicazioni hanno dato luogo a delle vere e proprie azioni, procedure, fascicoli, iniziative,

ma molte altre volte ci hanno consentito di chiarire loro il perché certe cose che essi vivevano come soprusi in realtà non lo erano, cioè di esercitare quel rapporto di distensione, dando loro però la garanzia della terzietà di una figura che non era identificabile come una controparte e che si muoveva anche, quando questo era possibile, per tutelare i loro diritti ed eventualmente per difenderli da quello che tuttavia esiste, nel nostro Paese come in altri, che è l'autoritarismo burocratico.

Io conosco varie forme di autoritarismo. Alcune sono drammatiche, alcune richiedono addirittura una reazione di rifiuto drastico radicale, ma esiste anche l'autoritarismo burocratico che è più diffuso, meno drammatico, ma forse anche più insidioso e anche nei confronti di questo abbiamo agito.

Noi abbiamo ottenuto, attraverso le nostre proposte, alcuni comportamenti positivi di cui voglio dare atto alla pubblica amministrazione. Prima di tutto siamo riusciti ad ottenere l'ampliamento dei casi in cui la civica Amministrazione può ricorrere all'esercizio dell'autotutela o autocorrezione. L'Amministrazione può, quando ravvisi l'oggettiva erroneità di atti compiuti, procedere al loro annullamento in casi specifici e ben regolamentati. Noi, soprattutto in ordine all'applicazione di alcune misure sanzionatorie per infrazioni al codice stradale, siamo riusciti a far sì che l'Amministrazione accettasse e praticasse il principio dell'autocorrezione. Per esempio che uno non fosse perseguito perché un'auto che gli era stata rubata aveva commesso delle infrazioni o che un'infrazione commessa da un cittadino che nel frattempo era morto non fosse contestata ai suoi eredi. Per esempio il fatto che una sosta vietata non potesse essere punita più di una volta.

Abbiamo ottenuto la riaffermazione e la pratica di un principio fondamentale, cioè che l'identificazione avvenga attraverso l'esibizione di un documento perché solo così può essere attribuita ad un soggetto un'identità certa. E' un problema reale, per esempio i controllori A.M.T. non possono richiedere l'esibizione di un documento a chi dice che non ce l'ha. Quindi riaffermare il principio dell'identificazione, cosa che abbiamo fatto con l'ausilio dell'ufficio legale del Comune, che è sempre stato molto disponibile. Abbiamo ottenuto un indirizzo convenzionale per i senza fissa dimora, che sono tanti, e a parte il disagio dovuto al fatto di non avere una dimora, questo comportava anche la difficoltà di avere assistenza sanitaria, certificazioni anagrafiche, iscrizione nelle liste elettorali. Il Comune di Genova, su nostra sollecitazione, ha istituito un indirizzo convenzionale cui i senza fissa dimora possono far capo e che consente loro di ovviare agli inconvenienti che vi ho brevemente indicato.

Veniamo ai dati che ci hanno impegnato di più. La civica difesa è stata sollecitata prevalentemente da questioni concernenti sanzioni inflitte dalla Polizia Municipale per infrazioni al codice della strada: il 30% gli anni scorsi, il 20% quest'anno delle sollecitazioni che ci sono state rivolte concerneva tale materia. Noi ci siamo molto impegnati in questo senso. Siamo ben convinti che

la regolazione del traffico costituisce un nodo essenziale per la civica convivenza e la sicurezza pubblica e che quindi va gestita, ove occorra, anche con misure sanzionatorie diffuse e severe, però ci siamo battuti perché la notifica dell'infrazione avvenisse in tempi ragionevoli rispetto al momento in cui l'infrazione è stata commessa e questo termine è passato da 150 a 90 giorni. Voi capite che quanto più breve è l'arco temporale che intercorre fra il momento dell'infrazione e quello della notifica, tanto più aumentano le possibilità di difesa dell'asserito trasgressore e tanto più diminuiscono le infrazioni seriali, quelle che si fanno una dopo l'altra quando non si conosce un divieto magari sopravvenuto.

Vi faccio un esempio. Quando è stato inserito il divieto di andare da via Petrarca a piazza Matteotti, la segnalazione non era particolarmente visibile e noi abbiamo avuto migliaia di persone sanzionate, alcune delle quali seriali. C'era gente che faceva quella strada da dieci anni e continuava a farla per cui ha ricevuto la notifica dopo 150 giorni quando aveva fatto 150 infrazioni. Le infrazioni seriali sono una cosa spiacevole quando dipendono dalla ignoranza di divieti sopravvenuti e abbiamo cercato di fronteggiare come potevamo, per esempio con l'accorciamento dei tempi di notifica.

Qui si è innescata un'altra battaglia perché essendo coloro che avevano la responsabilità di notificare le infrazioni certamente sovra impegnati dal fatto che i termini fossero ridotti, allora sono ricorsi ad un accorgimento che noi abbiamo contestato, cioè utilizzare una sentenza della Corte Costituzionale che diceva che gli atti di notifica si considerano perfezionati nel momento in cui colui che ha la responsabilità di notificare li consegna alle poste. Questa è stata una forzatura perché la sentenza in questione era stata emanata in relazione agli atti processuali, non agli atti amministrativi, quindi abbiamo contestato questa cosa, anche se non abbiamo avuto nessun assenso, neppure dal Ministero degli Interni che avendo i suoi problemi di notifica (carabinieri, poliziotti, ecc.), non aveva nessuna voglia di riconoscere un effettivo accorciamento dei termini. Però il Consiglio Comunale del 2011, che voglio ringraziare, su nostra sollecitazione ha votato una decisione perentoria che invitava a rafforzare i servizi di notifica e le notifiche oltre i 90 giorni, che erano arrivate ad essere il 20% del totale, sono scese all'1%, una percentuale del tutto fisiologica che ha consentito l'applicazione di questa norma.

Io non so se è per questa nostra azione (l'aumento delle possibilità di annullamento, l'accorciamento dei tempi di notifica, la battaglia che abbiamo fatto perché i divieti fossero espliciti, perché i telecontrolli fossero resi visibili), non voglio vantare meriti eccessivi, però sta di fatto che il numero delle infrazioni è cominciato a calare in modo vistoso. Pensate che nel 2010 ci sono state 693.000 sanzioni e che nel 2012 sono state 471.000, con un calo del 34 – 35%. Può darsi che sia stata la severità con cui venivano comminate le sanzioni a far diminuire le infrazioni perché la sanzione costituisce una forma estrema,

ma pur sempre una forma di prevenzione. Può anche darsi che quello che abbiamo fatto sia servito a qualcosa. Forse l'assessore alle Finanze sarà meno contento, ma noi cittadini non possiamo che essere lieti che le infrazioni sanzionate ai genovesi abbiano avuto questa diminuzione che è stata anche maggiore per quanto riguarda le infrazioni rilevate dai telecontrolli, la cui diffusione era necessaria per fornire gli strumenti oggettivi, tecnologici, severi e affidabili, però è certo che una sanzione rilevata col telecontrollo altera il rapporto controllore – controllato e come tutte le macchine il telecontrollo è molto preciso ed efficace, ma a volte è poco intelligente perché non è con il telecontrollo che tu stabilisci se uno ha superato la corsia gialla perché quello davanti si era fermato o perché dietro aveva un'ambulanza che gli fischiava nelle orecchie. Comunque sia anche le infrazioni da telecontrollo sono diminuite nel triennio passando addirittura da 289.000 del 2010 a 180.000 del 2012.

Noi attualmente abbiamo ancora una questione aperta, una sollecitazione che abbiamo fatto alla pubblica amministrazione che non è ancora stata accolta, cioè abbiamo chiesto che l'annullamento dei verbali sanzionatori possa includere anche i casi conseguenti a dimostrati errori materiali nella lettura e trascrizione delle targhe dei veicoli. La cosa non è affatto rara e voi capite che quando vi capita uno il quale dice "Io ho un furgone blu che ha questa targa e mi hanno detto che a questa targa corrisponde una 500 bianca che io non ho mai avuto", non si vede perché debba pagare la multa. E' molto importante che il soggetto punito abbia la consapevolezza di aver commesso un errore perché se viene punito per una cosa che pensa di non aver fatto, la sua reazione è molto forte e il suo rapporto con le istituzioni non migliora. Siamo riusciti ad ottenere la revoca in annullamento di sanzioni comminate per questa faccenda da comuni lontani. L'ultimo è Napoli che aveva accusato un genovese di aver fatto una certa infrazione a Napoli e questo signore diceva: "A Napoli non ci sono mai andato, non ho nessuna voglia di andarci, la targa è la mia ma la macchina no". Abbiamo fatto controlli e Napoli ha revocato la sanzione. Sono cose che possono sembrare ridicole, ma se uno le subisce direttamente sono assai poco ridicole.

Una delle questioni che determina adesso conflitti, preoccupazioni e segnalazioni varie è la vicenda tributaria legata all'ex I.C.I., all'I.M.U. ecc., intanto perché questa misura non è popolare e poi perché le variazioni che sono verificate nella norma rendono difficile capire il perché di determinate sanzioni. Noi abbiamo ricevuto una serie di sollecitazioni e so che la civica difesa non può entrare nella materia che è di discrezione della pubblica amministrazione, ma so anche che è mio dovere segnalare le proteste diffuse, una delle quali è quella relativa al fatto che la pur modesta diminuzione dell'aliquota I.M.U. ai genitori o ai figli che danno in comodato un appartamento ai figli o ai genitori, viene disapplicata quando il "donatore" possiede un altro appartamento oltre a quello e la gente di questo non è contenta.

Ometto tutti i commenti sui problemi dell'ambiente e dell'energia, chi ne ha voglia potrà leggerli sulla relazione. Per quanto riguarda la politica della casa, voglio segnalare soltanto che siamo intervenuti positivamente per il fatto che una buona legge (tra le tante leggi che abbiamo, qualcuna è anche buona), la 183/2011, prescrive agli uffici che essi stessi richiedano la documentazione prevista dai bandi quando questa è in possesso di altri uffici e che in questi casi la verifica dell'autocertificazione avvenga da parte degli uffici.

Uno dei problemi che abbiamo è il doloroso caso di vecchietti ultraottantenni che camminano da un ufficio all'altro, che quando vanno in un ufficio gli dicono che devono andare in un altro e quindi tutte le volte che sono possibili delle semplificazioni procedurali, come la legge prevede, vanno applicate, soprattutto, ad esempio, nel caso di un bando per una casa in cui si tratta di povera gente la quale ha delle grandi difficoltà anche a leggere, capire e fare e quindi le semplificazioni procedurali sono assai più importanti che altrove.

Abbiamo ottenuto dei successi significativi in materia di servizi civici, quali la cittadinanza a stranieri non nati in Italia ma che magari avevano vissuto in Italia vent'anni. Un'altra questione è quella della sinistrosità stradale. Il caso tipico è quello del nostro vecchietto che inciampa in un buco che c'è fra un tombino di Mediterranea delle acque e la strada del Comune; il buco viene giustamente riempito l'indomani e quando quello chiede di essere risarcito l'assicurazione di Mediterranea delle acque dice che è colpa del Comune e il Comune dice che è colpa di Mediterranea delle acque. Io ho delle ultraottantenni che vengono e devo dirvi che gli interventi nei confronti delle persone anziane sole, deboli, sono particolarmente impegnativi quando si tratta di povera gente che ha bisogno di aiuto davvero, di un ascolto autentico e di un intervento che garantisca la terzietà di chi parla.

Noi abbiamo gli infiniti problemi di parcheggi che ci sono a Genova e di normativa sugli stessi. Non vi parlerò di strisce blu o gialle, ma vi voglio parlare di questa faccenda dell'Alcoa la quale è titolare di subconcessione per il parcheggio di piazza della Vittoria e che applica le tariffe che vuole e le sanzioni che vuole, diverse da quelle di Genova parcheggi, assumendo che lei ha un rapporto privatistico con chi si serve dei suoi servizi. Noi abbiamo sostenuto che non riteniamo giusto che le penali e le sanzioni possano essere decise unilateralmente dal subconcessionario senza che la civica Amministrazione indichi i criteri e credo che la questione sia all'esame per essere risolta dai livelli dell'Amministrazione.

Un'altra piccola ingiustizia che abbiamo segnalato è quella delle innumerevoli persone che pagano il passo carrabile. Va tutto bene, solo che per quattro giorni la settimana non possono entrare e uscire dal loro box perché magari davanti c'è la bancarella di un mercato oppure un autofurgone. Noi abbiamo chiesto che almeno si intervenga nella revisione tariffaria. Queste sono

piccole cose che determinano grandi irritazioni nei confronti di un'Amministrazione incolpevole perché fa tante cose e molte le fa benissimo, ma quando il cittadino percepisce un'ingiustizia, mi diceva un mio maestro che la gente sopporta i sacrifici ma non le ingiustizie, o perlomeno quelle che vive come tali, e queste sono quelle che vanno primariamente eliminate.

Come vi ho detto, questa è l'ultima relazione della civica difesa. Io credo che la cosa più importante che abbiamo realizzato sia questa interlocuzione capillare, diffusa, realizzata con i cittadini e abbiamo anche realizzato una lealtà di rapporti con gli uffici comunali che ci hanno sempre consentito l'acquisizione delle informazioni essenziali per svolgere il nostro lavoro.

Fra pochi mesi la civica difesa cesserà di esistere e io credo che con essa verrà meno un piccolo strumento di partecipazione democratica, ma certo non verrà meno la necessità di dare alle istituzioni la forza derivante dalla fiducia e dal rispetto dei cittadini e questo esige forme terze, oggettive, di pubblico controllo. Non sarà la civica difesa, sarà un'altra cosa, ma qualcosa vi assicuro, da cittadino, credo che ci debba essere, che si debba inventare.

Oggi comunque il Difensore Civico ha il dovere di ringraziare il Consiglio Comunale, che è stato un prezioso punto di riferimento e che ha svolto un ruolo decisivo in delicati passaggi, la civica Amministrazione tutta che ha sempre garantito gli strumenti necessari per un corretto funzionamento, strumenti poco costosi – devo dire – la civica difesa costa pochissimo, però l'Amministrazione le ha dato sempre i mezzi necessari per funzionare e credo che la civica difesa, come suo ultimo atto formale, debba ringraziare i cittadini che hanno motivato e sostenuto il suo lavoro mediante una domanda di coinvolgimento e di controllo che anche in futuro non potrà essere elusa.

Grazie della vostra attenzione in un'ora così tarda”.

GUERELLO - PRESIDENTE

“Grazie al Difensore Civico, alla sua cortesia e puntualità. E' una relazione molto ben fatta come suo costume”.

GRILLO (P.D.L.)

“Io avevo presentato un ordine del giorno che ritiro, proponendo però che le questioni poste dal Difensore Civico siano sottoposte alla competente commissione consiliare per gli approfondimenti opportuni.

L'ordine del giorno lo rinvierei al Presidente e alla Conferenza Capigruppo perché un tema così importante come quello posto credo sia meritevole di approfondimento in quella sede”.

“Io, come credo che sia normale, non intendo entrare nel merito della pur interessante relazione del Difensore Civico, però ritengo doveroso, essendo stato tra l’altro uno dei consiglieri che ha votato per il Difensore Civico Orsini, esprimere il riconoscimento di un lavoro serio, importante al servizio dell’Amministrazione. Dal momento in cui il suo mandato deriva dal Consiglio Comunale e oggi il Consiglio Comunale nuovo riceve gli esiti di questo lavoro, io credo che sia non formale, ma sostanziale dare riconoscimento che chi ha ricevuto un mandato da questa assemblea è stato in grado di esercitarlo all’altezza delle aspettative che erano state riposte in questa indicazione e credo che qualunque sia il futuro di questa carica, professor Orsini, il suo lavoro rimarrà per questi cinque anni come un elemento importante di cui tutti ci siamo potuti giovare e di questo io credo che sia giusto dare un riconoscimento perché in politica a volte serve anche questo ed è fondamentale”.

“Tenevo a fare personalmente un plauso al lavoro svolto dal professor Orsini, soprattutto per il grande equilibrio e la grande disponibilità. Ci sono ancora questi mesi fino a ottobre e mi auguro che possano essere utilizzati nel migliore dei modi così come è avvenuto fino ad oggi”.

GUERELLO – PRESIDENTE

“Se non vi sono proposte di rettifica, ai sensi dell’art. 8 del Regolamento del Consiglio Comunale i processi verbali sono approvati senza discussione e votazione”.

INDICE

VERBALE SEDUTA CONSIGLIO COMUNALE DEL

16 APRILE 2013

CXIII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI
CONSIGLIERI NICOLELLA, DE BENEDICTIS E GRILLO, AI SENSI
DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN
MERITO A INTERESSE DI UN SOGGETTO DELLA GRANDE
DISTRIBUZIONE AD INSEDIARE UN SUPERMERCATO ALL'INTERNO
DEL MERCATO ORIENTALE.....1

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA).....	1
DE BENEDICTIS (G. MISTO).....	2
GRILLO (P.D.L.).....	2
ASSESSORE ODDONE.....	3
NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA).....	4
DE BENEDICTIS (G. MISTO).....	4
GRILLO (P.D.L.).....	4

CXIV INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL
CONSIGLIERE BARONI, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO
DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A PISCINA DI NERVI.....5

BARONI (G. MISTO).....	5
ASSESSORE BOERO.....	6
BARONI (G. MISTO).....	8

CXV INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL
CONSIGLIERE VASSALLO, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO AD
ESUBERI SELEX.....8

VASSALLO (P.D.).....	8
SINDACO.....	9
VASSALLO (P.D.).....	12

CXVI INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI
CONSIGLIERI ANZALONE, GIOIA E GRILLO, AI SENSI DELL'ART. 54
DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A
DECISIONE DELLA FIERA DI GENOVA DI RIDURRE IL PERSONALE.13

ANZALONE (I.D.V.).....	13
GIOIA (U.D.C.).....	14
GRILLO (P.D.L.).....	14
SINDACO	15
ANZALONE (I.D.V.).....	17
GIOIA (U.D.C.).....	17
GRILLO (P.D.L.).....	18
GUERELLO - PRESIDENTE.....	18

CXVII (18) DELIBERA PROPOSTA GIUNTA AL CONSIGLIO 0097
PROPOSTA N. 13 DEL 04/04/2013 REVISIONE DEL SISTEMA
TARIFFARIO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
GESTITO DA A.M.T. S.P.A.....18

BRUNO (FEDERAZIONE DELLA SINISTRA)	18
GUERELLO - PRESIDENTE.....	19
GRILLO (P.D.L.).....	19
ANZALONE (I.D.V.).....	21
FARELLO (P.D.)	21
GUERELLO - PRESIDENTE.....	22
NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA).....	22
DEL REGNO – SEGRETARIO GENERALE	23
NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA).....	23
MUSSO E. (LISTA E. MUSSO).....	23
BRUNO (FEDERAZIONE DELLA SINISTRA)	25
GUERELLO - PRESIDENTE.....	26
ANZALONE (I.D.V.).....	26
GUERELLO - PRESIDENTE.....	28
PASTORINO (S.E.L.)	28
LAURO (P.D.L.)	29
GUERELLO - PRESIDENTE.....	29
GUERELLO - PRESIDENTE.....	29
LAURO (P.D.L.)	29
GUERELLO - PRESIDENTE.....	29
LAURO (P.D.L.)	30
GUERELLO - PRESIDENTE.....	30
LAURO (P.D.L.)	30
FARELLO (P.D.)	30
GIOIA (U.D.C.).....	31
BALLEARI (P.D.L.).....	31
PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)	31
ANZALONE (I.D.V.).....	33
DE PIETRO (MOVIMENTO 5 STELLE).....	33
PUTTI (MOVIMENTO 5 STELLE)	33
ASSESSORE DAGNINO.....	33
GUERELLO - PRESIDENTE.....	34
SINDACO	35
MUSSO E.(LISTA E. MUSSO).....	56

GUERELLO - PRESIDENTE.....	56
GIOIA (U.D.C.).....	57
GUERELLO - PRESIDENTE.....	57
PASTORINO (S.E.L.)	57

CXVIII PRESENTAZIONE AL CONSIGLIO, AI SENSI DELL'ART. 26, 3° COMMA, DELLO STATUTO E DELL'ART. 11, 1° COMMA, DEL REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI DEL DIFENSORE CIVICO, DELLA RELAZIONE SULL'ATTIVITA' SVOLTA DAL DIFENSORE CIVICO NELL'ANNO 2012.	58
---	-----------

ORSINI -DIFENSORE CIVICO	58
GUERELLO - PRESIDENTE.....	63
GRILLO (P.D.L.).....	63
FARELLO (P.D.)	64
CAMPORA (P.D.L.).....	64

CXIX APPROVAZIONE DEI VERBALI DELLE SEDUTE DEL CONSIGLIO COMUNALE DAL 04/12/2012 AL 28/02/2013.	64
---	-----------

GUERELLO - PRESIDENTE	64
------------------------------------	-----------