



COMUNE DI GENOVA

N. 23

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta pubblica del 11 settembre 2007

VERBALE

CCLIX

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI CONSIGLIERI DELPINO, PRATICO', AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO POSSIBILE FUSIONE FRA AMI E AMT E DELUCIDAZIONI SUL PASSAGGIO DEL PERSONALE DA AMI AD AMT.

DELPINO (COM. ITALIANI)

“Vorrei ricordare che su quest’argomento si è già convocata una Commissione. Questo lo consideriamo un inizio di discussione che sarà concluso più avanti anche tramite iniziative consiliari.

All’inizio di questo ciclo amministrativo nel mese di luglio abbiamo presentato tre art. 54 per avere informazioni sul possibile riassorbimento di AMI/AMT, il cui prologo era già stato avviato nel passato ciclo amministrativo.

La nostra attenzione era già alta prima che i giornali e il dibattito sui *media* fosse così intenso. Si poteva cominciare un po' di istruzione prima senza dare l'impressione di andare a rimorchio della notizia giornalistica. Non sono i *media* che devono dettare la nostra agenda di lavoro, semmai è il contrario.

Maggiore attenzione quindi all'oggetto degli articoli 54 e non solo al soggetto che li produce. E' giusto dare spazio alla minoranza, ma la maggioranza può avere l'interesse a far conoscere un determinato problema.

Quali sono le ragioni di questo riassorbimento? Qual è la sua strategia? In che maniera saranno garantiti i diritti, occupazionali e reddituali, dei lavoratori? Oltre alla dignità di chi lavora in una determinata funzione. Come si articoleranno i lavori che oggi svolge AMI che non sono solo quelli di manutenzione, per i quali parrebbe non esserci problemi negli assorbimenti, ma anche in impegni verso la problematica dei parcheggi con "Genova Parcheggi" e per quanto riguarda la progettazione? Di chi sarà la proprietà di "Genova Parcheggi"? Resterà AMI come azienda di progettazione, di ingegneria, facendo sì che in questo contesto, come affermano i sindacati, la Civica Amministrazione deve evitare doppioni e riappropriarsi del ruolo istituzionale di progettazione, di riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale, per lungo tempo in parte affidata ad altri?

Credo che sia interesse dei lavoratori e dei cittadini avere un Trasporto Pubblico Locale che sia effettivamente pubblico, a favore di chi è utente ma anche nell'interesse di chi non prenderà mai il mezzo pubblico: significa, comunque, aumentare la qualità della vita di tutti sapere che c'è questa sicurezza".

PRATICO' (A.N.)

"Tutta questa faccenda AMT – AMI Lei l'ha presa in gestione. Vista questa gestione fallimentare da parte del Comune nel caso specifico AMT.

Signor Assessore, per fare bella figura con i francesi abbiamo venduto le rimesse, abbiamo aumentato il biglietto, abbiamo fatto la manovra AMI, per far vedere un debito che sappiamo è una macchia d'olio costante di AMT. Mettiamo le telecamere nelle corsie tanto per far vedere che AMT, in effetti, è una società che funziona. Sappiamo benissimo che è una gestione fallimentare.

Chiedo che senso ha che AMT sposti un certo numero di persone ad AMI, quando aveva già tutto in caso, aveva le strutture, aveva tutto. Doppia spesa, abbiamo spostato un buco di milioni di euro di AMT ad AMI che ha fatto quello che ha potuto perché non aveva nessuna struttura, ha fatto solo un passaggio, e ora si ritrovano circa 300 persone che da AMI devono ritornare forse ad AMT e da un contratto di autoferrotranvieri che era importante ora rischiano di trovarsi un altro tipo di contratto.

Chiedo al Vice Sindaco se realmente manterranno lo stesso contratto o sarà variato e mi deve spiegare che buco enorme ha fatto il Comune e AMT nei confronti di AMI. C'è stato un doppio passaggio, una spesa spostata tanto per far contento il "Transved". Sappiamo le nuove manovre di AMT che metteranno altre 15 telecamere tanto per fare cassa. Ci sono tanti problemi,

corsie gialle, le moto e le corsie gialle, siamo la prima città d'Italia per fare multe. Cerchiamo di calmarci nei confronti dei contribuenti motociclisti con le multe, in previsione delle 12 telecamere. Le telecamere funzionano se ci fosse un buon servizio pubblico. Non funziona il Comune in questo caso AMT.

Chiedo che buco ha realmente il Comune tramite AMT cessato. Che fine faranno i dipendenti? Che tipo di contratto gli sarà garantito nello spostamento? Ci siamo venduti anche "Tono2" perché il Comune facilmente costituisce società tanto per vendere e fare cassa e far vedere che AMT funziona.

Non sono d'accordo su una sua dichiarazione in merito al bel giro che si è fatto in città con l'autobus nel periodo di Ferragosto. Assessore sappiamo che in questo periodo la città è vuota! Sfido chiunque da Sampierdarena arrivare a Brignole quando riaprono le scuole, ci vogliono circa 40 minuti. Io prendo l'autobus e da Terralba a Sampierdarena alle 8 del mattino impiego 50', d'estate ne impiego 10 minuti.

ASSESSORE PISSARELLO

"Vorrei ricordare che la questione parte da lontano. Tutto il prospettarsi di cui parlavano i consiglieri sui deficit creati sono veramente un accumulo che negli anni l'Azienda Municipalizzata AMT, così come tutte le aziende italiane, ha fatto sul tipo di impostazione che in Italia si è dato al Trasporto Pubblico. Sotto certi aspetti meno male che è stata data una certa impostazione perché lo chiamiamo "pubblico" non a caso.

Le aziende hanno sempre operato in questo senso e finché non è cambiata la normativa c'era la possibilità dei Comuni di intervenire e di far fronte alle deficienze finanziarie anche notevoli che le aziende all'epoca municipalizzate accumulavano.

Nel momento in cui tutto questo non è stato più possibile, siamo arrivati nel 2004 ad una scelta fatta dalla passata amministrazione proprio per far fronte ad una situazione che, altrimenti, avrebbe portato al fermo del Trasporto Pubblico Locale. La situazione era di tipo pre-fallimentare.

Visto che nessun libro è andato in Tribunale, non vi è stato nessun calo di servizio, nessuna persona ha perso il posto, si è riusciti a gestire il passaggio delicato di una esposizione finanziaria e debitoria veramente elevata: si parla di circa € 40 milioni che costituivano un deficit che le aziende riuscivano a produrre annualmente.

Da una parte attraverso un'operazione di scorporo si è riusciti a mettere in piedi una società che produce il servizio Trasporto Pubblico Locale che ha continuato a lavorare, che ha fatto dei piccoli aggiustamenti, che ha avuto un aiuto anche da parte vostra: è aumentato il biglietto, quindi ci si è fatti carico dei problemi effettivi del Trasporto Pubblico chiedendo un piccolo aumento di tariffazione.

Dall'altra parte si sono concentrate una serie di attività e di costi. Nel quadro economico che veniva fuori, questo è del 2004, quindi voi l'avete già ampiamente discusso, AMI ha cominciato a lavorare, pur con un contratto intercompany che non riequilibrava i costi che aveva. Ci sono stati dei miglioramenti che hanno consentito dei piccoli passaggi di efficienza. Il dato del costo chilometrico della manutenzione è sicuramente migliorato, così com'è diminuito il numero dei dipendenti, il che vuol dire che le attività non sono diminuite, anzi sono aumentate, perché AMI ha provato a svolgere anche attività diverse dalla manutenzione.

Tutto questo, però, ad oggi ha posto quest'Amministrazione in una condizione di poter ragionare in termini complessivi la situazione, perché da una parte i miglioramenti che sono stati portati avanti non hanno, secondo noi, prospettiva a causa anche di normative che impediscono ad un'azienda come AMI di vendere il prodotto all'esterno, e situazione anche di mercato. L'ipotesi che all'epoca si era fatta è che AMI attraverso questo processo di miglioramento riuscisse anche a sviluppare un mercato proprio. Purtroppo ci sono state situazioni esterne più che interne, la Legge Bersani impedisce che un'azienda a capitale interamente posseduto da un Comune possa poi partecipare ad attività di altro tipo.

Questa situazione dà l'impossibilità di ulteriore sviluppo e miglioramento e nello stesso tempo la necessità finanziaria della società è molto elevata, voi sapete che per far fronte a ciò il Comune di Genova ha dovuto cedere beni tra cui alcuni dedicati al Trasporto Pubblico, come l'ex rimessa di Boccadasse.

Ho ripreso un percorso già iniziato da chi ci ha preceduto, perché AMT ha dato la disponibilità a riprendersi in carico le manutenzioni già verso l'inizio di quest'anno. Il ciclo amministrativo è finito, abbiamo ripreso con il nuovo ciclo quest'ipotesi.

In questa fase è importante che capiate quali sono le linee guida che io ho dato su questa operazione. Ho ritenuto di dare indicazioni perché si lavorasse su un'ipotesi che conservasse i beni destinati alla mobilità, prioritariamente alla mobilità, quindi ragionare perché si passasse da una logica di mero Trasporto Pubblico Locale ad una logica di mobilità. I beni destinati alla mobilità rimangono alla mobilità. In questa fase è importante che il ciclo completo stia dentro alla stessa società.

Ho intenzione di andare verso una rivisitazione del Contratto di Servizio, quindi ad una serie di richieste nei confronti del soggetto AMT il quale dovrà essere capace di dare delle risposte a fronte delle richieste che faremo in termini di miglioramento qualitativo, prima di tutto, e quantitativo. Il qualitativo attiene direttamente ai servizi di manutenzione.

Altra cosa è la riorganizzazione del debito. Ci trovavamo ad un'esposizione debitoria che necessitava di una riorganizzazione del debito.

Intorno a queste tre linee stiamo lavorando. Vi pregherei di lasciare da parte quello che può essere un dibattito di giornale, perché credo che in termini veramente molto operativi oggi il Comune ha assolutamente in mano questo tipo di processo per arrivare ad avere in tempi brevi, li abbiamo chiesti ad AMT, i piani finanziari. Vogliamo vedere cosa vuol dire effettivamente riportarsi in casa le persone che rientreranno e le attività che rientreranno in AMT, perché vogliamo avere garanzia che quella società abbia un futuro. Futuro del Trasporto Pubblico Locale, quindi della mobilità.

I diritti dei lavoratori non vengono mai messi in discussione in operazioni che dal punto di vista tecnico-giuridico dovrebbero essere quelli della cessione di un ramo d'azienda. Sul ramo delle manutenzione non si pone il problema.

Sull'articolazione lo strumento tecnico potrebbe essere questo. Quando mi si chiede di chi sarà la proprietà, tutto questo deve stare nella linea guida di cui parlavo prima. Il possesso dei beni dedicati a quest'attività deve essere in capo al Comune come deve esserlo la regia, la capacità di progettare tutto il sistema della mobilità.

Visto che tutte queste cose rientrano nelle attività che sono un po' in Comune, un po' in AMI, un po' in AMT, le linee guida che sto dando sono quelle di arrivare ad una concentrazione di queste attività in modo di avere maggiore efficienza sia dal punto di vista progettuale, sia dal punto di vista della realizzazione del servizio”.

DELPINO (COM. ITALIANI)

“Sono soddisfatto delle risposte per la serietà e la competenza con la quale s’impegna in questo particolare settore di attività.

Una risposta completa la potremo dare quando avremo tutti gli strumenti in nostro possesso. Il piano finanziario che Lei ha citato e il piano delle manutenzioni generali che possa tenere conto anche del problema della logistica.

Sono soddisfatto anche perché ci s’impegna a non scalfire il diritto dei lavoratori, mi auguro, altresì, che si possa fare una riflessione verso il governo del nostro Paese perché in questo settore non esistono ammortizzatori sociali, andrebbe rivolto anche verso la Regione per una più equa ripartizione del Fondo dei Trasporti.

Interessante sarebbe poter sapere come si può arrivare alla compatibilità di poter sopportare un deficit di 6,5 – 7 milioni di euro invece dei 20 milioni di euro come attualmente avviene”.

PRATICO' (A.N.)

“Ringrazio il Vice Sindaco, però credo che al momento Lei è molto ottimista per il futuro AMT. C'è un buco di quasi 40 milioni di euro, una gestione fallimentare; abbiamo fatto l'operazione “Tono2” prendendo in giro i cittadini che dovevano ristrutturare gli appartamenti, abbiamo venduto le rimesse, a questo punto in futuro cosa ci vendiamo? Visto che c'è il Governo amico della stessa gestione, invito il Sindaco a bussare cassa per un sostegno”.

CCLX

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEI CONSIGLIERI CECCONI, MUROLO, AI
SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL
CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A
DIVIETO DI CIRCOLAZIONE MOTO EURO 0.

CECCONI (F.I.)

“In una città come Genova che perde abitanti, che è in declino, una volta era chiamata la “Superba”, speravamo in questa nuova gestione, visti i proclami fatti dal nostro Sindaco. Ho letto quello che ha detto il Vice Sindaco, prima cosa che fa fatto è stato colpire i meno abbienti vietando la circolazione delle moto euro 0.

Genova non è Milano o Novara dove c'è la nebbia, o la fuliggine, qui arriva la tramontana e pulisce. Sono anni che non vedo l'aria inquinata, non vedo i parametri inquinanti: non li vedo e non li sento. Ci sono le centraline, ma non vedo l'inquinamento e oggi si vieta la circolazione alle moto euro 0.

Caro Vice Sindaco, Lei colpisce i meno abbienti perché chi ha i soldi si compra la moto, si compra le macchine super, loro, invece, circolano con queste moto. Altre cambiali! Già fanno fatica a pagare i mutui! Agli aumenti ha pensato il Governo e la precedente amministrazione con l'addizionale Irpef al massimo.

Ci sono persone che guadagnano 1.200,00 euro, o paga l'affitto, o paga il mutuo: non ci sono alternative. Il Vice Sindaco dice di buttare via la moto e comprarne una nuova, visto l'effetto dei mezzi pubblici, se vuoi circolare ti devi comprare la moto”.

MUROLO (A.N.)

“Il problema dell'”Euro 0” riguarda circa 20 mila motociclisti in città, quasi sempre le fasce più deboli, coloro che non possono permettersi una moto nuova o venire in centro con le macchine.

E' stata fatta una politica a danno di queste fasce più deboli perché con la creazione di molti posteggi a pagamento e di molte rimesse in centro avremo come risultato persone che possono permettersi l'acquisto di un box da 60 mila euro che potranno venire tranquillamente in centro quando e come vogliono; per contro, le persone meno abbienti, che non possono permettersi una macchina o una moto, saranno penalizzate.

Io mi chiedo cosa effettivamente inquina l'Euro 0 e cosa inquina Genova, perché il comune dovrebbe dare il buon esempio, iniziando da alcuni mezzi di A.S.Ter. e AMT che sono fatiscenti. Chiediamo quindi al cittadino un maggior impegno quando il Comune di Genova non ha i soldi per spendere perché ovviamente tutti vorremmo i mezzi A.S.Ter. di ultimo modello ma non ci sono i soldi per acquistarli! Quindi questa giustificazione vale per il pubblico e non per il privato: il pubblico se non ha soldi da spendere non spendere, al privato che non ha soldi chiediamo comunque di spendere. Dal punto di vista morale questa cosa non mi sembra accettabile.

Poi mi chiedo perché il centro e non la periferia: io credo ci sia più inquinamento a Sestri Ponenti e in Valbisagno, via Torti, Corso Sardegna. Allora facciamo una distinzione tra la città bella, le periferie, cittadini di serie A e B, decidiamo che in Valbisagno si possono respirare polveri sottili e in Carignano no!

E' notizia di oggi dai giornali che un Ministro di questo governo ha annunciato una possibile nuova politica per la rottamazione. Io aspetterei di avere chiaro questo quadro, perché se effettivamente nel 2008 avremo possibilità di rottamare faremo un doppio danno a questi cittadini. Facciamo slittare di tre o quattro mesi in modo che, con la politica di rottamazione, possa essere agevolato l'acquisto della nuova moto, altrimenti li obblighiamo a comprarsi la moto entro novembre e poi, a gennaio, magari avrebbero avuto lo sconto del 20% dell'IVA oppure altre agevolazioni.

Le chiedo, infine, di fare chiarezza una volta per tutte sulla questione del kit di catalizzazione perché da una parte alcuni dicono che questi kit permettono di passare i mezzi da euro 0 a euro 1, ma mi chiedo se poi, una volta pagato il kit circa 200 euro alle officine, sarà poi accettato dall'amministrazione o, anche in questo caso, obblighiamo i cittadini ad una spesa che poi si può rivelare inutile?"

ASSESSORE PISSARELLO

“Vorrei chiarire che questa vicenda non parte da una decisione istruita in questa fase, ma parte da un lavoro fatto lo scorso anno, che ha avuto un lungo iter, e questo per rispettare tutta una serie di disposizioni che ci vengono dall'Europa e dal Ministero dell'Ambiente.

Noi stiamo infatti parlando di mezzi a due tempi e non credo di dover essere io a spiegare cosa sia una combustione a due tempi, però è certamente noto che è una modalità per cui non si ha un controllo della combustione quindi cosa si genera e cosa si scarica è veramente un concentrato di tutte le varie pericolose sostanze che in genere vengono prodotte, perché in quella sede di brucia olio e benzina.

E' tanto vera questa cosa che questi tipi di motore a due tempi nel mondo occidentale non esistono più: l'Europa e gli Stati Uniti non hanno più i motori a due tempi nei motori marini ma neppure nei motori agricoli, nelle motoseghe per esempio!

Vogliamo allora pensare che se c'è stata tutta questa attenzione è perché effettivamente ci troviamo di fronte ad un tipo di combustione che merita qualche attenzione da parte di un'amministrazione? Questa amministrazione ha avuto questo tipo di attenzione perché la delibera cui io faccio riferimento è del 28 dicembre del 2006, quindi in questa sede avrete avuto tutte le occasioni di dibattere, di discutere, di affrontare perché qui si danno le giustificazioni del "perché": c'è il numero dei mezzi circolanti, c'è l'analisi della tipologia di emissione, dei rischi che si generano a seconda dei tipi di sostanze!

L'attività mia è quella di chi si occupa del traffico mentre lascio le valutazioni che riguardano l'ambiente a chi si occupa di ambiente, di inquinamento, ma sono valutazioni comunque già presenti in questo atto e, dal mio punto di vista di operatore del Diritto, un atto assunto rappresenta la volontà di questo ente, e io debbo rimettermi alla volontà di questo ente, a meno che questo consesso non mi dia indicazioni diverse.

In questa fase cosa mi sono limitato a fare? Con la Polizia Municipale ho valutato quale era la maniera più giusta per applicare questa disposizione: si tratta di motocicli a due tempi e l'indicazione che è emersa è stata che abbiamo già una perimetrazione vigente, rispettata, che non crea problemi a nessuno da sei anni (infatti è dal 2001 che per le automobili è in vigore questa limitazione), quindi, sotto il profilo delle problematiche legate al traffico, l'indicazione che ho ritenuto di fare mia è quella che, avendo già una perimetrazione a ZTL che funziona a questo scopo, la si possa utilizzare anche per i mezzi a combustione a due tempi.

Io mi rendo conto che ci siano persone che viaggiano su questi mezzi, e sono anche molte nonostante siano diminuite nel passato, ma è anche vero che questa delibera è del 2006 e viene dopo un lungo lavoro che ha visto molto impegnato il Comune di Genova e anche la Provincia che ha presidiato l'aspetto dell'ambiente, avendo le centraline per i rilevamenti. A questo punto il tema è noto da almeno due anni e certo da dicembre del 2006.

Nonostante questo io ho anche pensato, sempre insieme alla Polizia Municipale, che forse il termine del 15 settembre sia un po' incongruo rispetto

all'uso che si fa di un mezzo a due ruote, quindi che sia più congruo spostarlo a quando le condizioni climatiche costringono molti mezzi a fermarsi.

Sono comunque assolutamente disponibile a ragionare anche con le associazioni però penso che il punto fermo di questa vicenda sia un problema di ambiente che noi dobbiamo avere alla nostra attenzione, così come lo è stato per coloro che hanno predisposto e approvato la delibera del dicembre 2006”

CECCONI (F.I.)

“Io la ringrazio, Vicesindaco, perché la sua risposta è stata esauriente. Tuttavia, siccome si tratta di un atto amministrativo, si tratterebbe semplicemente di sospenderlo e di riportarlo di nuovo in Consiglio.

Aspettiamo che questi mezzi vadano via via cambiati. Le chiedo di verificare se sia possibile riportare l'atto in Consiglio Comunale”.

MUROLO (A.N.)

“A dicembre ci fu una delibera di Giunta e non di Consiglio, quindi probabilmente molti colleghi non erano a conoscenza di questo fatto.

Lei ha fatto un lapsus: bisognerebbe prima ragionare con il Consiglio che con le associazioni, anche se c'è una di queste associazioni che ha come presidente un esponente politico! In queste cose, ripeto, si dovrebbe ragionare prima con il Consiglio che rappresenta tutta la città e poi semmai con una associazione che rappresenta solo un parte politica ben definita.

Sul kit non mi ha risposto, per cui la prego se riesce a darmi una risposta tecnica nei prossimi giorni, anche per risparmiare sul tempo. Vorrei sapere se questo famoso kit è accettato o meno”.

CCLXI

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL CONSIGLIERE CECCONI AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE IN MERITO A PRESENZA DI TELECAMERE IN VIA TOLEMAIDE CHE, COINCIDENDO CON LA PRESENZA DELLE CORSIE GIALLE RISERVATE AL TRASPORTO PUBBLICO, DI FATTO ALLONTANANO DAGLI ESERCIZI COMMERCIALI POTENZIALI CLIENTI AUTOMUNITI.

CECCONI (F.I.)

“E’ la prima volta in 10 anni che mi è concesso di discutere due articoli 54 nella stessa seduta!

Volevo far presente il problema delle telecamere. Con una delibera di Giunta ne sono state previste 24; lei sa che hanno dato via ad una lunga polemica, ma io faccio riferimento a quelle installate in via Tolemaide nell’ultimo tratto tra via Archimede a Brignole. In relazione a queste io le chiedo semplicemente non di non metterle ma di limitarne l’uso dalle 7 alle 9. Dopo le 9, se lei lascia le telecamere in attività, troppi automobilisti rischiano di prendere una multa di 76 euro e di conseguenza ne hanno un danno ingente i negozi della zona dove nessuno si ferma più.

Se un’ordinanza limita l’attività delle telecamere nella fascia oraria che le ho indicato, si risolve il problema: oltretutto dopo le 9 del mattino le telecamere non servono più perché il traffico è scorrevole. In caso contrario tutti i negozi che sono sotto il ponte della ferrovia sono costretti a chiudere perché clienti non ce ne sono più.

In quella zona ci sono attività commerciali di varia tipologia, quindi lei capisce bene il danno economico che può derivare dall’utilizzo continuo delle telecamere. Non dico di toglierle, ma di limitare l’attività dalle 7 alle 9!”

ASSESSORE PISSARELLO

“Stiamo parlando di un tratto noto a coloro che arrivano dal Levante. Il problema non è la telecamera ma la corsia gialla, quindi il corridoio di qualità e se noi consentiamo alle macchine di essere su quella corsia chiaramente ne impediamo l’uso, quindi non è la telecamera quanto la possibilità di passare sulla corsia. Quindi o si cambia radicalmente quello spazio e allora non è più una corsia gialla ma una zona di sosta (cosa che purtroppo molto spesso

abusivamente avviene) oppure le regole non sono dovute all'accensione o meno della telecamera ma all'utilizzo o meno della corsia riservata.

Ricordo che in quella strada i parcheggi sono dall'altra parte della strada, quindi i parcheggi ci sono in fregio a tutto il lato della strada! Quindi chi si ferma vicino agli esercizi commerciali in questione si ferma in mezzo alla strada o si ferma sul marciapiedi. Quindi o io tollero che ci si metta in doppia fila, tollero che ci si metta in mezzo alla strada, tollero che ci si metta sul marciapiede, oppure applico una regola che in quella zona credo sia in vigore da oltre vent'anni e cerco di avere una regolamentazione più fluida rispetto ai flussi di traffico e rispetto alla tipologia dei mezzi. Questa è la cosa che potrebbe essere presa in considerazione”.

CECCONI (F.I.)

“La ringrazio, assessore, ma la sua risposta per me non è soddisfacente.

Io la invito a venire a vedere come stanno le cose. Lei fa chiudere almeno 30 o 40 negozi. Lei fa chiudere delle officine, delle attività artigianali! Questa è una politica suicida! Non le ho chiesto di togliere la corsia gialla, ma di limitarne l'uso dalle 7 alle 9. Faccia un sopralluogo, assessore, così si renderà conto che la politica che lei sta attuando è una politica suicida”.

CCLXII

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEL CONSIGLIERE COSTA AI SENSI DELL'ART.
54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO
COMUNALE IN MERITO A MOLTEPLICI
SANZIONI CHE COLPISCONO GLI
AUTOMOBILISTI E MOTOCICLISTI GENOVESI.

COSTA (F.I.)

“Il Secolo XIX, un giornale cittadino, ha riportato in tutta pagina una notizia che deve far riflettere tutti noi: 200 mila multe, una multa a famiglia praticamente, date ai cittadini genovesi, multe date per le corsie gialle, i divieti, le telecamere e tutto ciò in una città dove, tutto sommato, il traffico è abbastanza disciplinato.

Questo numero elevato di multe sta ad indicare che la Civica Amministrazione non è in grado di gestire il traffico in città, perché se le multe sono motivate dalla mancanza di rispetto al Codice della strada, questa mancanza di rispetto al Codice della strada è dovuta all'assoluta scarsità di servizi. Io penso che l'automobilista, il motociclista genovese rispetto alla media nazionale sono rispettosi delle norme per cui, se la Polizia Municipale ha sanzionato un numero così elevato di cittadini ciò è dovuto alla mancanza di

servizi. Inoltre bisogna capire una volta per tutti chi sono i soggetti che possono irrorare queste sanzioni in maniera così esorbitante, creando problemi alle famiglie genovesi: ricordiamo che alcune famiglie si sono viste arrivare decine di multe e con difficoltà potranno pagarle.

Ripeto, questo è il segno dell'incapacità dell'amministrazione tutta a gestire un servizio indispensabile per la città: se ci sono 200 mila multe in una comunità come la nostra, significa che questa amministrazione non è in grado di dare i servizi, le strade, i posteggi, adeguati alle necessità dei cittadini.

Assessore, lei prima, rispondendo ad un articolo 54, ha detto che non ci sono più motoseghe a due tempi, invece è vero il contrario: non ci sono motoseghe a 4 tempi, sono tutte a due tempi!"

ASSESSORE PISSARELLO

"Il problema delle sanzioni ovviamente si pone realmente. Sui numeri mi riservo di essere più preciso in altre occasioni, ma è stato un utilizzo delle strumentazioni di tipo elettronico e un allargamento della possibilità di utilizzare gli ausiliari del traffico a creare la possibilità di avere maggiori capacità di sanzionare le violazioni.

Oggi come oggi noi prendiamo atto di quelli che sono i percorsi, per cui se effettivamente ci sono queste sanzioni in corso, si tratta di vicende che si sono protratte nel tempo. Quello che però voglio evidenziare è il dato che salta un po' agli occhi: nel momento in cui si mettono occhi elettronici, si rilevano parecchie sanzioni. Porto il caso della sopraelevata perché quello che dobbiamo capire è che le sanzioni si rifanno al Codice della strada che, come tutti i codici, è un codice di comportamenti; nel momento in cui i comportamenti creano delle violazioni rispetto alle norme, scattano le sanzioni. Le sanzioni non si creano da soli! Quello che invece è importante sono i comportamenti: nel momento in cui io metto l'occhi elettronico sulla sopraelevata, è vero che ho incrementato in un primo momento i verbali, ma è anche vero che oggi io ho persone che vanno a 60 all'ora ed è anche vero che spero di avere, a consuntivo, una diminuzione degli incidenti.

Dal suo punto di vista, secondo come l'ha messa lei, sarebbe solo il numero delle multe a scandalizzare! Il fatto di essere riusciti a sanzionare in quella strada, invece, credo abbia creato un comportamento da parte degli utenti sicuramente migliore. Tutti lo possiamo verificare percorrendo quella strada.

La stessa cosa deve valere per le soste perché, nel momento in cui io ho la sosta selvaggia che mi incide sul flusso di traffico, io devo avere la capacità di sanzionare; quindi aver messo in campo degli ausiliari del traffico, peraltro previsti ovviamente da leggi dello Stato, è una cosa che si è rivelata positiva.

Voglio dire chiaro e tondo a questo Consiglio che non è assolutamente obiettivo di questa amministrazione fare cassa in questa maniera, anzi io credo

che ciò che dobbiamo raggiungere sia il miglioramento del comportamento degli utenti della strada che servono a tutti; il mezzo privato deve essere tale per cui quando serve, a chi serve, sia facile usarlo con facilità. E' nostro obiettivo invece far particolarmente riferimento al trasporto pubblico che ci stiamo impegnando ad offrire nel migliore dei modi alla cittadinanza.

In questo senso debba essere smentito lo slogan che dice che il Comune di Genova vuol fare cassa con le sanzioni agli automobilisti. In realtà dobbiamo tutti lavorare per arrivare a comportamenti migliori nel rispetto della strada e, con questo meccanismo, arrivare alla diminuzione delle sanzioni”.

COSTA (F.I.)

“Non voglio fare polemiche però prendo atto della sua dichiarazione che anche la signora Sindaco ha sentito, ossia che non c'è volontà di far cassa; tuttavia non basta fare le dichiarazioni, assessore, e anzi vorrei vedere quanto prima i provvedimenti susseguenti a quella sua dichiarazione perché questo dato, 189.200 sanzioni in due o tre mesi, sono un dato rilevantissimo. Non è possibile una cosa del genere, per cui ci deve essere stato qualcosa che non ha funzionato.

Quindi, a fronte delle sue dichiarazioni, mi auguro che lei rispetti questo invito che le abbiamo rivolto di portare un provvedimento mirato a far sì che questa “ondata anomala” di multe venga ridimensionata per dare un riscontro ai nostri concittadini”.

CCLXIII

**INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEL CONSIGLIERE DE BENEDETTIS, AI SENSI
DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL
CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A
CHIUSURA COMMISSARIATO P.S. DI NERVI E
CASERMA DEI CARABINIERI DI BAVARI.**

DE BENEDETTIS (LISTA BIASOTTI)

“Assessore Scidone, tutti noi sappiamo quanto sia sentito dai cittadini genovesi il problema della sicurezza. Lei in questo periodo si è dato tanto da fare, e le dò atto di questo, tuttavia le ricordo che non abbiamo ancora archiviato la triste chiusura della Caserma dei Carabinieri di Bavari che è già stata ventilata la chiusura della stazione del Commissariato P.S. e della Caserma dei Carabinieri all'interno del parco di Nervi.

A questo punto sembrerebbe che il levante sia stato preso un po' di mira, perché noi sappiamo quanto sia importante avere delle strutture di questo tipo all'interno dei parchi di Nervi. Per questi motivi, come lei avrà già avuto modo

di constatare, la popolazione del levante si è già organizzata in comitati e sta raccogliendo firme. Tutto questo stride con la necessità di sicurezza dei cittadini e anche con le dichiarazioni rilasciate alla stampa da parte del suo Assessorato. Le chiedo, pertanto, se questo fatto è destinato ad andare avanti oppure è solamente un *pour parler*.”

ASSESSORE SCIDONE

“Non basterebbero questi pochi minuti per affrontare il tema delle razionalizzazioni dei presidi delle Forze dell’ordine, per cui dovrò solo accennare al problema. Per quello che riguarda la Caserma di Bavari in rappresentanza dell’Amministrazione Comunale il sottoscritto in prima persona e il Vice Sindaco Pissarello incontrammo gli abitanti e sentimmo anche i carabinieri, ma ci venne risposto che era una decisione già presa da almeno due anni e che quindi era irreversibile nonostante le rimostranze dei cittadini, dei Sindacati di Polizia e le nostre perplessità. Per quanto concerne il Commissariato e la Caserma dei Carabinieri di Nervi ho chiesto espressamente notizie al Comandante Provinciale dei Carabinieri e al Questore e mi è stato assicurato che non è in previsione nei prossimi mesi alcun tipo di chiusura. Quindi mi sentirei di tranquillizzare i cittadini e il Consiglio Comunale.

Devo dire, però, che il Patto per la Sicurezza – in questo senso il Prefetto si è impegnato con me e con la Sindaco – prevede un tavolo di lavoro composto dalle Forze dell’ordine e dall’Amministrazione Comunale proprio sul problema della razionalizzazione e degli eventuali accorpamenti dei presidi delle Forze dell’ordine. Pertanto il Prefetto si è impegnato e mi ha assicurato – ma non ce ne sarebbe stato bisogno – che per qualsiasi accorpamento o spostamento di presidi si riunirà questo tavolo di lavoro e si esamineranno tutte le istanze provenienti dal territorio, e questo prima che avvengano chiusure come quella di Bavari.

Quindi io direi che dal punto di vista delle chiusure di presidi quella di Bavari è stata l’ultima a non essere stata non dico concordata (perché comunque voi sapete meglio di me che le Forze dell’ordine hanno la loro autonomia gestionale) ma quanto meno discussa con l’Amministrazione comunale. E’ chiaro che l’Amministrazione comunale, come d’altra parte abbiamo sempre dichiarato, è attentissima ai problemi di sicurezza di tutti e a maggior ragione in zone come il levante dove, tutto sommato, la situazione è più tranquilla rispetto ad altre parti del territorio comunale e vorremmo che restasse tale se non addirittura che migliorasse.

In merito all’ipotesi d’integrazione tra le forze dell’ordine voglio citarvi l’esempio di S. Fruttuoso dove si trovano in via Manuzio la Caserma dei Carabinieri e a distanza di 30 metri, in via Marina di Robilant, il Commissariato P.S.. E’ chiaro che se non diminuisce il numero delle persone presenti sul

Alfredo Gracili era il nostro Segretario Generale. Era un uomo simpatico. Tutti noi l'abbiamo riconosciuto competente, bravo, in gamba, capace di rispondere con chiarezza e immediatezza alle domande più strane che gli venivano rivolte. E sempre con simpatia e generosità. Aveva una competenza professionale acquisita nel Comune e nella Provincia di Prato, a Viareggio e poi consolidata a Genova. Era anche una persona che aveva curato tante pubblicazioni, tanti insegnamenti sulla sua attività professionale. Per quello che ci riguarda era sempre stato in grado di rispondere ai quesiti in modo immediato, chiaro. Voglio evidenziare quest'ultimo aspetto perché quello del Segretario è un ruolo difficile, che comporta risposte immediate e chiare affinché si dirimano i dubbi. E lui riusciva sempre a farlo. Un amico leale, entrato nel cuore di tutti noi, indipendentemente dagli schieramenti politici.

Di Roberto Bruzzone mi viene da dire che era poco più di un ragazzo. E' stato su questi banchi dal '93 al '97 e nel seguente ciclo dal '97 al 2002. Era seduto in un banco dietro di me. E' stato una persona che nella sua generosità aveva la capacità di coniugare voli ideali con realismo risolvendo i problemi in maniera puntuale e competente. Era una persona speciale, ricca di valori positivi. Abbiamo avuto modo di conoscerlo in Consiglio Comunale ma l'abbiamo visto anche successivamente nel suo impegno in Circoscrizione prima e poi nel Municipio di cui era Presidente. In tutti questi ruoli ha saputo mettere un *intuitus personae*, quel qualcosa di più, quel cuore gettato oltre l'ostacolo, quella voglia di essere presente, quella voglia di essere ideale e nel contempo di risolvere concretamente i problemi. Era realmente un amico e questa è una grandissima perdita come lo sono le altre due che ho voluto ricordare.

Queste parole non sono per me di rito, né lo sono per tutti gli altri con i quali ho condiviso questo dolore, ma sono parole sincere di sentimento, di vuoto che viene a crearsi per la città oltre che per il Consiglio Comunale riguardo a queste persone che hanno arricchito la città e che hanno dedicato se stessi al bene collettivo.”

FARELLO (ULIVO)

“Il Gruppo dell'Ulivo unendosi al cordoglio per Bemporad e Gracili che abbiamo conosciuto in vesti diverse – soprattutto abbiamo conosciuto in questo Consiglio Comunale Gracili che, come il Presidente ricordava, era persona capace, di grande incontro e grande professionalità ed è sicuramente una perdita molto grave anche per la nostra comunità che l'aveva accolto, non essendo lui genovese, con molta amicizia e con molto rispetto – vuole spendere due parole per Roberto Bruzzone perché era un nostro compagno.

Roberto ha un curriculum professionale e politico, da lei molto sinteticamente ricordato, che non è adeguato alla persona che era Roberto

Bruzzone, perché meritava sicuramente molto di più. E io nel richiamare alla memoria la figura di Roberto – come anche lei, Presidente, ha ricordato – devo dire che era una figura di una persona straordinaria. Chi l’ha sentito due giorni prima della morte tiene in serbo nella sua mente la sua voce che gli dice “ci vediamo alla festa”. E questo è indice di quella passione politica e civile che metteva in tutte le cose insieme a quell’ironia, quel senso di leggerezza intesa non come superficialità ma come disinvoltura, franchezza di fronte alle cose, pur in una situazione personale così difficile, che era effettivamente un tratto straordinario del suo carattere.

Ma quello che vorremmo soprattutto ricordare di Roberto è l’esempio che ha dato e che dovrebbe essere d’insegnamento per noi per quanto concerne la politica e non soltanto la politica. In un’epoca in cui contano tantissimo nella comunicazione delle cose e nell’immagine delle cose la forza fisica, la velocità, l’urlo che a volte diventa arroganza e la salute Roberto ha saputo dimostrare che anche in una situazione di debolezza si può essere forti. Io penso che in cuor suo sapesse che se non avesse avuto quella fragilità fisica il riconoscimento da parte del mondo della politica sarebbe stato più elevato. Ma nonostante ciò egli ha saputo trasformare quella fragilità in forza, come succede in tante filosofie orientali e come succede talvolta anche nel nostro miglior pensiero occidentale.

Roberto non ha mai usato la sua fragilità per difendersi o per reclamare qualcosa. Ha sempre messo a disposizione della sua comunità la propria voglia di superare le difficoltà, anche le sue per far superare le difficoltà agli altri e alle altre. Sebbene la sua morte sia purtroppo giunta prematuramente noi siamo orgogliosi che sia morto da Presidente di quel Municipio che lui amava tanto e di quel territorio, quella Valtri, quel Ponente a cui ha dedicato tutta la sua vita.

Per quella forte fragilità, quella straordinaria tenerezza e per la sua non comune e profonda intelligenza noi vorremmo ricordarlo oggi e sempre non gettando a caso la memoria, perché questo non serve, ma raccogliendo quell’insegnamento e tentando di portarlo avanti. E’ una grande responsabilità per tutti noi che l’abbiamo conosciuto e anche per quelli che non l’hanno conosciuto. Ciao, compagno Roberto.”

GUERELLO – PRESIDENTE

“Per tutti loro raccogliamoci in un minuto di silenzio.”

CCLXV

**MOZIONE D'ORDINE DEL CONSIGLIERE
COSTA SU ORDINE DEI LAVORI.**

COSTA (F.I.)

“La nostra città si è sempre caratterizzata per essere una città sensibile ai valori della democrazia e al rispetto della libertà. Oggi è l'11 settembre, Presidente, e ricorre l'anniversario di un attacco terroristico che ha subito la città di New York con migliaia di vittime. Mi sarei aspettato, dunque, che ci fosse stato da parte della nostra città ...

GUERELLO – PRESIDENTE

“Collega, la prego di interrompere il suo intervento ...

COSTA (F.I.)

“Mi sarei aspettato da parte della nostra città, sensibile a tutti i valori di libertà e democrazia, un ricordo al di fuori delle polemiche partitiche e delle strumentalizzazioni.”

GUERELLO – PRESIDENTE

“Consigliere, secondo me lei ha mancato di rispetto anzitutto al suo capogruppo, alla Conferenza dei capigruppo nella sua interezza e a tutti noi non tenendo in considerazione un accordo che c'eravamo dati liberamente, come lei ha ricordato, in democrazia. Riterrei chiuso l'argomento. Peraltro le ricordo che la Conferenza dei capigruppo ha una validità: se lei ritiene di non riconoscere più la parola del suo capogruppo lei può uscire ed entrare nel Gruppo misto, onde evitare in futuro di trovarci in ulteriori situazioni imbarazzanti.”

COSTA (F.I.)

“La Conferenza dei capigruppo ha una sua funzione che non può comunque prevaricare la funzione del Consiglio Comunale. Lei come Presidente anche della Conferenza Capigruppo non ci ha mai onorato dei verbali della Conferenza Capigruppo da cui devono emergere con chiarezza le decisioni e le responsabilità, cosa che peraltro non avviene mai. Pertanto lei non può permettersi di fare questi richiami e non può pensare di prevaricare il Consiglio Comunale con una decisione, che sicuramente non c'è stata, della Conferenza Capigruppo, che, ripeto, comunque ha un'altra funzione.”

GUERELLO – PRESIDENTE

“Come vede, l’ho lasciata finire nel suo intervento perché credo che la democrazia sia esprimere i pensieri, ma a mio parere la democrazia riesce a reggere nel momento in cui vengono rispettate le regole istituzionali e quelle che ci si danno. Io sono mortificato per lei, che stimo una persona intelligente e capace, che ha fatto una scivolata in una cosa sulla quale eravamo in pieno accordo. Chiunque di noi, in un modo o nell’altro, avrebbe avuto intenzione di intervenire sul predetto argomento da lei citato.”

CCLXVI

PRESENTAZIONE LINEE PROGRAMMATICHE

SINDACO

“Mentre stavamo concludendo nel mese di maggio una campagna elettorale che ci ha visti tutti coinvolti, in Europa si celebrava un momento molto importante del quale dovremmo tener conto: il vertice di Lipsia, promosso dal Ministro federale tedesco dello sviluppo urbano che, come fanno coloro che si documentano su ciò che l’ANCI e le sue strutture producono, è stato per dieci anni il Sindaco di Lipsia. In quel vertice l’Europa ha messo a fuoco con molta chiarezza qualcosa che forse prima era nei fatti, nelle direttive, in molte iniziative, ma non era così chiaro dal punto di vista di una presenza di un’assunzione di responsabilità politica e cioè ha messo a fuoco la necessità di lavorare su un obiettivo fondamentale: quello di una rinascita dell’Europa che parta dalle città, che veda nella rinascita delle città il punto intorno al quale recuperare il senso delle politiche fondamentali che in questi anni l’unione europea ha cercato di attivare.

Io penso che sia valsa la pena aver fatto un lavoro di approfondimento delle linee programmatiche, o meglio delle proposte di governo della città a suo tempo consegnate durante la campagna elettorale, in relazione a quegli obiettivi, quelli definiti nel vertice di maggio, per capire in che modo sia possibile orientare le scelte di questa città in funzione di due questioni fondamentali che in quel vertice sono state – io penso – ampiamente chiarite e che ritornano con molta frequenza nel dibattito inconsapevole sulle questioni che ogni giorno ci interessano, ma con molta poca consapevolezza nel dibattito politico – istituzionale del nostro paese.

La prima questione, che ha guidato molto il dibattito e il lavoro che la Giunta ha fatto da giugno ad ora, riguarda se siamo d’accordo o no con l’impostazione secondo cui chi ha la titolarità dello sviluppo delle città debba avere più potere di decidere, oppure se per adeguarsi alle grandi sfide di questo millennio non sia più utile adottare a tutti i livelli, a partire da quello delle città, strategie adeguate. Per grandi sfide naturalmente s’intendono quelle che già

sappiamo, quelle di sempre: la sfida demografica, la sfida delle grandi questioni internazionali, la sfida climatica, la sfida ambientale, ma anche quelle nuove: la deprivazione dei territori, la desertificazione di molte realtà territoriali, la riduzione del ruolo delle famiglie, la solitudine degli individui in uno stato sociale non più all'altezza dei cambiamenti.

Il vertice di Lipsia rispondeva: sì, è questa la scelta, la sfida dell'integrazione e quindi sul tema dell'integrazione delle politiche e non della richiesta di maggiori poteri dati a questo o a quel punto della rete o della catena in cui le istituzioni si confrontano, che va cercata la volontà e la risposta per andare avanti.

La seconda questione che lì veniva posta, e che trovate come fil rouge in questa riorganizzazione che ora vi verrà consegnata, riguarda il fatto che se questa riagggregazione, questa ricomposizione è l'elemento su cui dobbiamo di più qualificare le politiche europee a tutti i livelli, questo deve partire dalla consapevolezza che la responsabilità rispetto al cambiamento è ormai una responsabilità diffusa che va ricercata non solo nella definizione dei compiti istituzionali, ma nel coinvolgimento dei cittadini che a tutti i livelli devono poter esprimere la stessa disponibilità e capacità di scatto verso una responsabilità diversa per il futuro, per l'ambiente, per il clima e come è difficile intendersi poi l'abbiamo visto con il dibattito precedente sugli euro zero che ha contrapposto i bisogni con il futuro, ma quello è l'unico aspetto su cui bisogna lavorare e questo si può fare però soltanto se c'è una visione di medio e lungo periodo che viene restituita da tutti i livelli di governo guardando non solo ai bisogni delle generazioni presenti ma anche e soprattutto a quelli delle generazioni future.

Sono questi due gli elementi che hanno guidato la riflessione che abbiamo cercato di svolgere come Giunta per dar senso al programma di governo che ha iniziato a prendere corpo e che vede, soprattutto sul tema dell'integrazione delle risorse e della responsabilità, l'aver compiuto una scelta di fondo che è una scelta valoriale, politica, ma anche programmatica, che è quella che ha a che fare soprattutto con il bilancio perché la prima grande questione dove la responsabilità e i grandi temi devono rendersi leggibili sta nella impostazione delle politiche di bilancio.

Voi trovate in queste linee programmatiche - ed è di grande importanza se viene colto soprattutto a inizio di un mandato - un particolare significato: si vuole dare al ciclo amministrativo un approccio nuovo che propone a noi tutti, alla Giunta all'amministrazione in generale, alla dirigenza e a chi opera dentro l'amministrazione, di passare da un'impostazione di un bilancio costruito su spesa storica a un bilancio costruito per progetti. Questa è la grande questione che sta dietro al tentativo di ricomporre in progetti alcune scelte tematiche di fondo che erano presenti nel programma del Sindaco.

A cosa serve e perché è responsabile questa scelta? Serve perché consente di sviluppare una progettualità più consapevole e di migliore condivisione delle politiche del bilancio. Serve perché ci consente di poter avere una maggiore autonomia nel reperimento e nella gestione di nuove fonti di finanziamento, cioè serve perché si possa evitare che le spese diventino strutturali e non ci sia invece una capacità di autonomia, una libertà di scelta più ampia. Serve per dare ai nostri dirigenti un compito di grandissimo impegno che è quello di poter assegnare un piano esecutivo di gestione, un PEG, che sia davvero basato sul compito effettivo di tradurre indirizzi in obiettivi operativi che siano verificabili e di chiara finalizzazione delle risorse. Serve perché si tratta di tener conto oggi di una situazione completamente diversa del bilancio del Comune, una situazione che si caratterizza perché sono venute meno alcune entrate degli anni precedenti che non sono ripetibili: faccio riferimento al patrimonio comunale naturalmente, ma anche ai rimborsi IVA, ai rimborsi dei mutui, alle entrate per il sociale previste nell'attuale legge finanziaria e perché un incremento delle uscite bisogna metterlo in conto a causa, prima di tutto, del costo aumentato del servizio prestiti.

L'approccio per progetti diventa quindi una possibilità per rispondere a una dimensione di responsabilità europea, ma anche una possibilità per non inserirsi in un atteggiamento succube della distinzione tra spese obbligatorie e spese facoltative, un effetto che quando si manifesta determina una continua pressione perché si sottraggano alle spese facoltative quelle che vengono ritenute risorse. Per le spese obbligatorie invece spero si possa liberare uno spirito di iniziativa migliore, un impegno per valorizzare tutte le opportunità che si presentano, dall'utilizzo pieno dei finanziamenti regionali a quelli nazionali a quelli europei, ma soprattutto all'efficiente organizzazione del personale. Troverete, credo, su questo aspetto del bilancio, nelle schede alcune affermazioni forti. Le schede sono sintetiche, ma dovrebbe essere chiaro il modo con cui già ci siamo attrezzati per andare avanti ed è forte l'affermazione che vi prego di trovare nelle schede della volontà da parte nostra della riduzione del ricorso annuale all'indebitamento del 10% per anno e, altrettanto forte, la volontà di valorizzare e di promuovere il personale come fonte di efficienza, di autonomia e di miglioramento del nostro ente.

Dunque una politica per progetti che nasce dalla individuazione di alcuni assi fondamentali intorno ai quali i progetti dovranno caratterizzarsi ed è la seconda questione che trovate come elemento conduttore nelle schede che vi sono state proposte e che naturalmente discuteremo nel prossimo Consiglio, così come ci siamo accordati in Conferenza Capigruppo.

Scelta fondamentale per la selezione dei progetti possibili è la volontà di inserire la nostra città in una dimensione che, soprattutto sul piano culturale, ma non solo, la collochi in una dimensione alta e grande. Noi pensiamo ad una città che sia porta del Mediterraneo, orientata a nordovest, lungo il corridoio 24,

volta a rompere l'isolamento e a collocare il problema delle sue risorse nell'ottica delle alleanze per lo sviluppo.

I progetti, quindi, partendo da questi due assunti fondamentali, si sono sviluppati con la volontà, l'intenzione di partire dalle esigenze, dalle opportunità, dalle risorse che la città esprime, riproporli trasversalmente sulla base di un'articolazione che sia territoriale e attraverso tipologie di bisogni e non riproporre invece un'organizzazione verticale, cioè sulla base delle funzione dei singoli uffici e delle singole deleghe.

Dunque, pur essendo ognuna di queste schede riconducibile alle deleghe degli assessori, vi prego di considerare che nessuna di esse comprende esclusivamente le competenze di un assessorato e che questi sono i progetti attraverso i quali mettere assieme non solo più assessori, ma più competenze, per essere alla fine oggetto di cura e di responsabilità da parte dell'intera Giunta.

Il lavoro che abbiamo fatto comporta anche un altro elemento che abbiamo cominciato a comporre nel confronto con i vertici dirigenziali. Abbiamo nominato alcuni vertici e cercato di coprire subito le posizioni dirigenziali perché fosse possibile stabilire fin dall'inizio i termini della realizzabilità delle schede. Esse sono già state confrontate con i vertici della struttura e sono realizzabili, il che non vuol dire naturalmente che siano già state indicate le priorità, la scansione annuale, gli impegni di bilancio perché la volontà non è quella di sottrarre lavoro e dibattito alla discussione che dovrà avvenire in sede di predisposizione del bilancio di previsione. I temi delle scelte politiche devono scaturire dal rapporto tra Consiglio e Giunta, ma ciò non può impedire di cominciare a creare una struttura ponte fra indicazioni programmatiche politiche generiche, volontà e assi espressi da questa maggioranza, elementi e funzionamento della struttura che lo consentano perché si renda più semplice ragionare poi in termini di valutazione di proposte di per sé già comunque fattibili.

Quindi la proposta è quella di una città rivolta al futuro che sappia mettere in relazione il mondo delle istituzioni, quello delle persone e che raccolga, in estrema sintesi, la sfida di un governo consapevole dello stretto legame che deve esserci tra responsabilità individuale e solidarietà, tra libertà e sicurezza individuali e collettive, con un tema, che costituisce la bussola di tutto il nostro ragionare, che è il tema dei diritti dei cittadini perché siamo – credo – tutti consapevoli che i comuni sono le prime istituzioni responsabili in base al principio di sussidiarietà e devono essere percepite dai cittadini al servizio degli stessi, non solo perché erogano dei servizi, ma soprattutto perché promuovono e controllano il servizio pubblico da chiunque sia fornito. Su questo c'è molto da fare, siamo molto indietro, nel nostro Paese e nella nostra città, ed è importante che stabiliamo un salto visibile di prospettiva: quello in base al quale il

Comune, che è per e con il cittadino, ha come funzione fondamentale quella di garantire nuovi servizi pubblici di qualità.

Questo comporta attrezzarsi - e voi troverete schede che parlano di comunicazione - perché qualsiasi cittadino segnali un disservizio abbia la possibilità di avere una risposta e l'accertamento dei fatti. Va nella direzione di pretendere che ci sia sempre un responsabile di ciascun provvedimento che curi l'intera procedura e che risponda in prima persona al cittadino e che ci siano conclusioni rispetto ai casi più gravi che abbiano riflessi nelle responsabilità che nascono dai contratti di servizio. Significa coinvolgere e dare uno spazio più ampio alle associazioni rappresentative degli utenti e dei consumatori. Tutto questo va fatto perché non c'è e su questo proviamo ad attrezzarci, ma io penso - e questa è la proposta più forte già avanzata nel corso della campagna elettorale, ma anche già con qualche atto della Giunta - che sia venuto il momento di sperimentare anche la creazione di una vera autorità di regolazione locale, cioè un organo imparziale e indipendente che riconosca nel Comune l'amministrazione pubblica in grado di porre in essere in modo neutrale e imparziale il controllo delle imprese o delle aziende potendo attuare misure di regolazione e credo che questo sia l'elemento che ci consenta di considerare eccezionale o limitato l'intervento diretto o attraverso aziende controllate del Comune per rendere quei servizi d'interesse generale che sono il core business della nostra amministrazione.

Porre la questione in questo modo significa ricercare una definizione di diritti di nuova generazione, quelli appunto non solo contenuti nella nostra carta costituzionale, non solo più volte espressi nel nostro diritto nazionale, ma anche quelli che fanno riferimento al diritto comunitario e alla carta di Nizza perché la dimensione europea dalla quale sono partita è una costante nelle nostre riflessioni. Porla così significa aderire a principi che vanno articolati ed espressi e che io esplicito perché questo è impegnativo.

Il primo principio riguarda il diritto al buon funzionamento del mercato. Il secondo è affermare il diritto alla libera circolazione dei servizi, alla tutela e alla promozione di un mercato che sia ispirato alla concorrenza, alla parità tra impresa pubblica e privata nel quadro della trasparenza, alla tutela dell'utente in quanto diritto fondamentale di cittadinanza, al diritto ad un ambiente di lavoro rispettoso della salute, della dignità, secondo standard di protezione elevata che non è contraddittorio, anzi è la condizione perché le prime affermazioni si realizzino. Così come è funzionale alle prime affermazioni il diritto all'abitazione in un contesto sociale appropriato, il diritto all'istruzione, alla cultura di qualità, alla formazione, anche il diritto a condizioni imprenditoriali adeguate e certe caratterizzate dalla protezione del legittimo affidamento.

Questi sono i diritti di nuova generazione a cui il passaggio fa riferimento e questo comporta anche un passaggio aggiuntivo che è ancora più strano, nel senso che è più ampio: comporta il fatto di far propria l'idea che

L'attenzione del Comune debba essere allargata a tutte le attività di interesse generale, non solo a quello che normalmente abbiamo considerato, attività tipiche o controlli tipici a carico dei Comuni: i trasporti e non soltanto quelli locali, quelli ferroviari, quelli su gomma, quelli che ci consentono di accedere o non ci consentono di collegarci o di far funzionare il nostro porto, le telecomunicazioni, i servizi professionali, le forniture di gas, di acqua, di energia, la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, in generale la protezione dell'ambiente, l'uso delle infrastrutture considerate essenziali, i servizi sociali, i servizi di cura, i servizi scolastici, la formazione superiore e universitaria e non soltanto i servizi scolastici di primo livello o 0 – 6; i servizi di social housing, i servizi teatrali e culturali e anche i servizi finanziari e creditizi. Questo è l'altro elemento di allargamento dentro al quale, se accogliamo questa impostazione europea, bisognerà che collochiamo la dimensione del nostro Comune e quindi la capacità di essere promotori e regolatori di servizi di qualità di livello pubblico.

La prospettiva non è indolore e non è neppure neutra, è una prospettiva politicamente definita e non è indolore perché confligge con un modello di Comune e anche di Stato che sia visto come controllore d'impresa erogatrici di servizio in cui le società pubbliche, come succede nel nostro paese, sono via via diventate strumenti di composizione sociale, spesso di clientela. Comporta il superamento di questo, il risanamento e l'efficienza delle imprese, delle ex imprese comunali, deve naturalmente favorire l'affermazione sul mercato di vere proprie public companies a capitale diffuso, quali peraltro oggi non sono, anche con le opportune aggregazioni (è il caso di Iride su cui stiamo lavorando) che consentano un aumento di competitività, oppure come strutture in house senza costi aggiuntivi, l'uno o l'altro, ma le scelte – questo è il cambiamento – devono essere funzionali alla realizzazione degli interessi dei cittadini e non legate ad altri scenari o ad altri ragionamenti. Dagli interessi dei cittadini occorre partire per scegliere, in house o sul mercato, ma dentro ai principi che quel riferimento all'Europa e alla concorrenza ha cercato di recuperare e su questo sono indicate alcune primissime linee in quella parte che sarà per noi di grande importanza e di dibattito da riportare anche nell'aula consiliare sulla governance e su ciò che ci aspettiamo dalla riorganizzazione di tutto il sistema delle partecipate. Questo è il grande tema e questi sono gli assunti valoriali e i principi politici intorno ai quali noi ci impegniamo a costruire la dimensione del cambiamento.

Questa io considero che sia la rinascita di cui l'Europa parla perché le città sono rinate tante volte e perché nella seconda metà degli anni '80 e negli anni '90 sono rinate tante città e anche la nostra e noi sappiamo che la composizione sociale, le mentalità sono mutate e che anche a Genova molte zone di degrado che prima c'erano non ci sono più, è indubbio che una fase di rinascita ha accompagnato molte città europee in questi decenni. Ora però c'è

un altro salto che dobbiamo fare, non è quella la rinascita a cui io faccio riferimento. La sfida oggi, a partire dal vertice di Lipsia, assai diversa, mi pare sia quella di realizzare condizioni di vita migliori, essere città di servizi evoluti per tutti, integrarsi nello spazio più vasto regionale e extraregionale, essere reciprocamente fertili nelle dimensioni non solo locali.

Per fare tutto questo e poiché il secondo asse che ci veniva proposto era quello della partecipazione, ecco che il tema della partecipazione come metodo e sostanza di governo è un'altra delle impostazioni che ritrovate, con alcune scelte già concrete, nelle linee programmatiche. La partecipazione è questione politica in un Comune che ha subito o ha visto negli ultimi anni, come in tanti altri luoghi (in Europa peraltro, non solo qua) processi contraddittori messi in campo perché c'è tutto un insieme piuttosto variegato di esperienze che sono state realizzate, da Agenda 21 a percorsi di città educativa, al piano regolatore sociale, fino a piccole cose, grandi e piccoli tentativi di partecipazione o occasioni di partecipazione con un limite fondamentale che è quello di un passaggio irrisolto dalla fase dell'ascolto a quella della codecisione.

Questo è il limite che io vedo, un punto che va sciolto perché se vogliamo che la partecipazione diventi strumento di governo questo è l'elemento da modificare anche perché vogliamo che si realizzi una vera democrazia partecipativa e non d'élite. Questo vuol dire che i cittadini devono acquisire una cultura piena della cittadinanza. Ci sono strumenti già esistenti. Questi strumenti vanno riconfermati; parlo naturalmente della partecipazione in senso tecnico, parlo degli strumenti di accesso agli atti dei procedimenti amministrativi, parlo della valorizzazione dei pareri quale elemento utile nei procedimenti amministrativi, parlo di quanto riguarda soprattutto l'ambiente, il patrimonio storico ambientale, le materie condivise dai municipi; parlo del referendum locale come strumento di coinvolgimento preventivo nelle scelte ad alto impatto della città, strumenti che ci sono, vanno agiti, vanno usati e perfezionati.

Ma io parlo soprattutto di una strumentazione da costruire. Nelle schede voi vedete anche il riferimento chiaro, quando si parla di temi che hanno diviso la città o su cui non c'è ancora chiarezza, all'adozione di pratiche analoghe a quelle del dibattito pubblico francese, cioè che in occasione di scelte infrastrutturali importanti, dal ciclo dei rifiuti al rapporto fra città e porto, si possa consentire ai cittadini di intervenire nel momento della scelta, prima che si determinino le decisioni imm modificabili e non dopo.

Naturalmente si tratta anche di accantonare modelli demagogici che non hanno nessuna relazione con la nostra cultura, con la possibilità reale di far crescere una democrazia partecipata nella nostra realtà, però bisogna evitare che per non volere modelli demagogici si scada troppo nel pragmatismo del decidere senza coinvolgere. Questo è un equilibrio difficile che sarà tema – spero – di dibattito e di continua attenzione da parte del Consiglio ed è

soprattutto nelle questioni dell'architettura urbana e delle scelte architettoniche che l'Europa ci indica di andare in questa direzione perché c'è una risoluzione sulla qualità architettonica dell'ambiente urbano e rurale ancora del 2001, approvata dal Consiglio dell'Unione Europea, che afferma autorevolmente che un'architettura di qualità migliora la qualità della vita, il rapporto dei cittadini con l'ambiente, ma può anche contribuire alla lotta contro l'emarginazione e la trasformazione in ghetti di parti del territorio.

Trovate questo tema dell'architettura e della ricomposizione anche fisica dei quartieri e dei luoghi quando parliamo di emarginazione, quando parliamo di integrazione, quando parliamo di ricomposizione centro – periferia, quando accenniamo nelle schede a questi temi trasversali del territorio e dei bisogni invece che alla verticalità del servizio degli assessorati.

Naturalmente un impegno forte deve essere quello di restituire istituzioni coerenti con la rappresentanza del territorio e quindi affermare il municipio come governo di prossimità. Questo è il tema fondamentale. Noi abbiamo da realizzare questa grande ricomposizione delle competenze nella nostra città per ridurre i costi, per migliorare i servizi, per promuovere istanze e aggregazioni sociali positive, ma anche per istituire – questa è un'altra proposta forte che trovate nelle schede programmatiche – la città metropolitana a partire dal prossimo ciclo amministrativo, mettendo insieme questa dimensione di partecipazione sostenuta e coerenza istituzionale con un obiettivo di riordino, semplificazione, riduzione dei costi e di qualità diversa della progettazione istituzionale.

Questi aspetti istituzionali e partecipativi, che trovate in maniera dettagliata già nelle prime scelte di organizzazione della macchina, come si dice con un brutto termine, ma anche con alcune date precise che dovrebbero restituire la scadenza degli obiettivi stessi.

C'è un altro aspetto di questo rapporto democrazia-partecipazione-sviluppo che intendiamo attivare con grande forza e che abbiamo chiamato “patto per lo sviluppo e per il lavoro – tavolo della città” che non è una semplice riedizione delle conferenze strategiche ma rappresenta un cambio di passo rispetto ad una continua chiamata di partecipazione alla decisione e al monitoraggio della città. Pensiamo di cominciare a dare vita a questo tavolo, di cui abbiamo avuto una specie di divertente preincontro nell'organizzazione delle notti bianche, a cui spero parteciperete, nei giorni 14 e 15 settembre, perché il fare insieme qualcosa ha consentito di cominciare a verificare se quel tavolo ha senso e se verrà accolto positivamente.

Non so come andranno le notti bianche, ma la partecipazione a quel tavolo è stata veramente alta e, come avete visto, anche positiva visto che ha consentito di sostenerne i costi. In quel tavolo si tratta di definire che cos'è l'attrattività di Genova; si tratta di fare quel marketing territoriale delle politiche che costituiscono oggi quella sorta di anello mancante rispetto al tanto lavoro

che in questi anni è stato fatto per portare Genova ad un livello più alto. E' un tavolo dove bisogna cominciare a definire le risorse necessarie perché ci sia un fondo comune, poiché non si crea nulla se non c'è una responsabilità di tutti i soggetti (economici, politici, sociali) che intendono lavorare insieme e dove il Comune, che dovrà avere la regia di questo tavolo, coinvolgendo istituzioni e privati, cercherà di incanalare il tema dell'attrattività di Genova intorno ai suoi tre asset competitivi che noi qui pronunciamo, essendo questa una scelta di proposta politica che poniamo all'attenzione ma che, credo, sono ampiamente condivisibili.

Certamente il primo asset competitivo è il porto e i fattori strategici per calamitare nuove strategie imprenditoriali. Noi, quindi, diciamo che questo tavolo non dovrà solo riunirsi per raccontare o per vedere di mettere assieme chissà quali filosofie ma si tratta di scegliere che, per esempio, Genova sia base logistica per l'Europa in grado di muovere un volume di traffico, nel 2015, non inferiore agli 8 - 10 milioni di TEU. Questo comporta una visione completamente diversa rispetto all'attuale, un porto in cui il corridoio 24 e le altre infrastrutture di corridoio diventano un tema non solo da monitorare, ma da promuovere e realizzare, un'occasione in cui si individua nella riorganizzazione e nell'estensione dell'ambito portuale, cioè le nuove infrastrutture, i nuovi spazi retroportuali a sostegno della logistica e così via, i servizi qualificati alla gestione del ciclo intermodale, il contributo al processo di trasformazione del tessuto industriale costiero, l'organizzazione dell'attività legata al trattamento della merce secondo nuove logiche spaziali, il cosiddetto porto lungo, l'individuazione del contributo che le funzioni più qualificate della portualità possono dare allo sviluppo metropolitano ma anche la promozione del sistema portuale nelle aree di riferimento (la Svizzera, la Baviera, il Centro Europa), la promozione dell'aeroporto e della logistica.

Questi sono i punti e se consideriamo che il porto sia un asset competitivo della città quel tavolo non è il tavolo né l'Autorità Portuale, né il Comune, né i terminalisti, né coloro che si occupano solo di porto, ma è il tavolo dove il marketing territoriale deve sviluppare le relazioni. Lì bisogna definire chi fa cosa, in base a quale obiettivo e come ci si mette insieme. Lo stesso vale per il secondo asset, che è l'industria, il modello produttivo genovese o, meglio, le specializzazioni produttive individuate come il modello produttivo genovese su cui puntare, quindi come i sistemi cognitivi interattivi, come la produzione e distribuzione di energia, come le reti di comunicazione avanzata, come i centri di comando e controllo, come i sistemi complessi interoperabili, come l'automazione, la logistica, la diagnostica, la comunicazione protetta per sistemi di trasporti, e così via. Tutto quello, cioè, che nel nostro sistema produttivo oggi in parte si fa e come tutto questo possa essere promosso, condiviso, portato a sistema, fatto diventare fattore competitivo.

Il terzo asset, certo, è il terziario turistico perché si tratta di consolidare nel tempo e manutentore quegli oggetti e quei livelli raggiunti nel dopo 2004 puntando sul patrimonio museale, su quello urbanistico, su quello architettonico, che sono di assoluta eccellenza, sulla cultura del mare, sull'habitat, sulle strutture di accoglienza che sono state rinnovate da poco, precisando vocazioni e saperi. Funzioni, vocazioni e saperi perché intorno a queste tre grandi questioni si possa condividere una cultura del lavoro che sia innovativa, quale principale fattore di produzione perché si possa individuare la necessità di accesso alla conoscenza tecnologica e la necessità di un ambiente innovativo come condizione generale e propulsiva della produzione.

Così immagino il tavolo strategico e credo che a questo tavolo l'altro elemento di innovazione che abbiamo portato nell'organizzazione della Giunta e delle priorità, cioè il fatto di avere inserito un assessorato al Lavoro esplicito, dovrà lì trovare la sua dimensione perché la qualità del lavoro e la buona occupazione sono elementi che intorno a questi tre assi fondamentali e alla loro riorganizzazione funzionale allo sviluppo devono caratterizzare la qualità dei servizi che vogliamo promuovere ma anche la qualità delle occasioni produttive che vogliamo incentivare o attivare nella nostra città. Allora predisporre e realizzare un piano comunale della buona occupazione deve collegarsi, come diciamo nelle nostre schede, alla capacità di sviluppare politiche attive del lavoro in una logica concertata ma anche salvaguardare e sviluppare l'occupazione nell'ambito dei processi di riorganizzazione dell'impresa finalizzati agli obiettivi che dicevamo, oltre a saper gestire il transitorio, che per noi è fatto, dei lavori di pubblica utilità e dalle questioni che ci provengono dall'accordo con l'ILVA.

Il primo grande progetto, quindi, è quello di una partecipazione che si fa città che si attiva, si riorganizza e a tutti i livelli riscopre una dimensione di responsabilità e di intreccio che non lascia fuori nessuno, che include il più possibile ma seleziona e sceglie.

Il secondo grande asset di progetti lo trovate nelle schede che hanno a che fare con la città sostenibile. Il tema della sostenibilità è certamente un tema che intreccia tante competenze e tanta parte delle esigenze dei cittadini. Il primo grande obiettivo è quello di un nuovo piano regolatore che sia prodotto entro il 2010. Sapete che intorno a questo abbiamo riorganizzato l'urbanistica, la pianificazione e abbiamo attivato questa grande disponibilità di Renzo Piano e del suo studio. L'obiettivo creare un piano urbanistico secondo criteri che superino i concetti della zonizzazione indifferente del territorio, cioè una nuova stagione di piano regolatore che nasca in una logica di sistema fondato su due concetti: le reti e i nodi; le reti infrastrutturali, le reti ecologiche, le reti del verde ma, anche, le reti della cultura e nodi significativi.

Una città che riesca, quindi, a valorizzare identità e dare sviluppo. Sapete che abbiamo già impostato l'organizzazione del progetto attivando tre

livelli di lavoro: il primo è il tavolo delle idee con funzioni propositive e di impulso. Il secondo è il laboratorio di indirizzi, mentre il laboratorio per progetti è il terzo, (potete trovare più dettagliatamente nelle schede la struttura del progetto).

Credo che intorno a questo la città, spero, avrà modo di coinvolgere le sue migliori intelligenze, il dibattito più approfondito e saprà fare buon uso di questo grande nome che si è messo a disposizione della città. Sono però ben consapevole che l'urbanistica è fatta non solo di ciò che avverrà dal 2010 in avanti ma anche di scelte che devono essere fatte ora e che hanno a che fare con la gestione del transitorio. Quanto abbiamo fino ad ora fatto fa riferimento all'analisi dello stato dei procedimenti, alla classificazione di quanto è accaduto, all'individuazione dei temi da affrontare e alla scelta delle varianti da approvare, accogliere o meno. Vi prego di valutare con una certa attenzione la scheda che fa da riferimento a quanto detto.

Dentro alla sostenibilità, però, c'è naturalmente il tema della città accessibile e l'accessibilità è fatta di collegamenti con l'esterno e, quindi, di impegni da parte nostra alla realizzazione del nodo ferroviario e al suo completamento, al sostegno e alla realizzazione del corridoio 24 ma, anche, alla realizzazione sub portuale e alla definizione del progetto della gronda autostradale. L'accesso, la vivibilità e la sostenibilità sono fatte anche di infrastrutture della mobilità in Genova e non solo fuori. Trovate qui le scelte, che abbiamo già annunciato, di investimento per il completamento della metropolitana ma anche di avvio della tramvia e le scelte legate al sistema della viabilità interna e ai parcheggi di interscambio.

La vivibilità, l'accessibilità, l'uscita dall'isolamento è fatta anche dalla capacità di rompere un isolamento non materiale e, quindi, di dotarsi di infrastrutture immateriali come quelle che abbiamo previsto nel progetto della città digitale. Noi qui stiamo attivando una serie di rapporti con Ministeri ed altre istituzioni, stiamo promuovendo un'alleanza strategica sia con la Regione Liguria che con l'ANCI che, spero, ci metteranno in condizioni di valorizzare le opportunità offerte dalle nuove tecnologie di comunicazione e riempire quindi un vuoto di relazioni e rapporti che emargina la nostra città.

Il terzo e grande progetto, intorno al quale ruotano le schede e gli approfondimenti che avete, ha a che fare con la città dove si vive bene. Qui vivere bene si intende, fondamentalmente, risolvere una serie di questioni che oggi sono di grande sofferenza per i nostri cittadini: la prima è la necessità di attuare politiche per la casa, essendo questo stato individuato da noi come un tema di particolare emergenza, in particolare lanciando un piano di edilizia pubblica e aumentando il patrimonio abitativo destinato alla locazione. Su questo vi chiedo di portare particolare attenzione perché sono aspetti che abbiamo già abbastanza approfondito e che sono impegnativi; hanno a che fare con il presente ma anche con impostazioni programmatiche e pianificatorie.

Dicono no ai quartieri solo di edilizia popolare, dicono sì alla possibilità di favorire, nei quartieri di edilizia residenziale pubblica, l'inserimento di quote di edilizia privata o convenzionata, e propongono la promozione di intese pubblico-private per il recupero di edifici, l'adeguamento del patrimonio immobiliare, promozione di un utilizzo anche abitativo di aree militari sdemanializzate, vincolo di una parte delle superfici provenienti dalla demolizione di edifici di proprietà pubblica a progetti mirati di edilizia con funzione locativa.

Dico sì alla conservazione di un patrimonio abitativo e pubblico e alla necessità di provvedere al recupero degli alloggi non assegnati, così come è importante per vivere bene che il Comune svolga un ruolo forte nella conferenza dei Sindaci e che rispetto alle politiche socio-sanitarie dica chiaramente cosa intende sostenere. Qui la realizzazione dei distretti socio-sanitari e la possibilità di intervenire attivamente sulla definizione della rete e delle strutture sanitarie, cosa che stiamo praticando, è il taglio diverso che, credo, rispetto alla fase precedente, dovrebbe in questo vedersi; un ruolo più forte del Comune nel pensare e nel sapere che la salute è un compito al quale non si può prescindere e che deriva da tutti i ragionamenti iniziali e che non è dato da competenze che definiscono, ma da assunzioni di responsabilità condivise a tutti i livelli in cui questo tema viene visto prioritariamente. Un'impostazione che riprende e riconosce il ruolo forte del piano regolatore sociale, cioè delle politiche delle welfare community, lo riconosce come elemento molto positivo da recuperare e ne riprende gran parte dell'impostazione del mandato precedente. Ricolloca in questo ambito una serie di politiche generali, da quelle abitative a quelle urbanistiche o di scelte di politiche di sviluppo e occupazione: In particolare, però, incide sulle questioni della scuola, della formazione, dell'infanzia, delle pari opportunità, delle fragilità degli anziani e di questo mondo che noi sappiamo dover sostenere.

Rimando a queste schede perché sono dettagliate e abbastanza precise. Faccio solo riferimento al fatto che rispetto all'impostazione precedente, che già vedeva cultura, sport, scuola, formazione convergere nel tema del piano regolatore sociale, abbiamo accentuato una priorità che è quella della difesa del reddito ed abbiamo accentuato il fatto che lì debbano leggersi le politiche fiscali che il Comune intende fare perché si eviti, in questa fase storica delle autonomie, che una maggiore autonomia dei Comuni possa determinare una insostenibilità economica e politica delle misure adottate per realizzarla.

Noi parliamo di una fiscalità matura, di una fiscalità trasparente e di una fiscalità della crescita. Trovati questi come elementi piuttosto innovativi e aggiuntivi nella parte che parla della qualità della vita e, quindi, del vivere bene. Sulla sicurezza abbiamo altre volte, credo, attraverso i giornali, potuto interloquire. E' del tutto evidente che il patto della sicurezza che abbiamo firmato con il Ministro Amato è per noi il quadro nel quale le politiche della

sicurezza vanno ad inserirsi. Questo patto, per ora, ha prodotto intenzioni e non fatti ed occorre che sia data la possibilità alle città di investire quei finanziamenti che nel patto sono stati indicati e che sono stati messi tanto dallo Stato quanto dal Comune, dalla Provincia e dalla Regione.

Domani comincia il confronto a Roma e la prossima settimana, credo entro la fine di settembre, spero possa essere data la possibilità di attivare queste risorse. Quello, però, è il taglio che ogni volta va rinnovato perché ha a che fare oggi nella nostra città con questioni che fino a qualche mese fa non erano prese in considerazioni. Certamente il fatto che cittadini rumeni oggi vivano nella nostra città in numero assai più elevato di quanto accadesse fino al gennaio 2007 deriva dal fatto che fino a gennaio 2007 la Romania non era nell'Unione Europea e il fatto che una parte degli spostamenti sia fatto da Rom rumeni, cioè di zingari rumeni, deriva da questo e da molte altre questioni che hanno bisogno di essere affrontate a quel tavolo perché le responsabilità, così come le politiche, siano condivise a livello europeo, nazionale, regionale e locale e non solo a livello locale perché ciò che non è giusto è che le politiche della stabilità siano in capo all'Europa, le politiche della crescita e dello sviluppo in capo agli stati e le politiche dell'accoglienza in capo ai Comuni. Questo è esattamente il contrario di quello che si è affermato nel vertice di Lipsia per cui queste politiche vanno ricomposte.

Sopra di tutto, credo, il tema della città dove si vive bene è poi fortemente riassunto dal tema di una città dove la cultura è un elemento considerato strategico. Si vive bene dove sulla cultura si investe.

Voi, allora, trovate nelle schede scelte già fatte rispetto alla programmazione culturale che immaginiamo di portare anch'essa a quel tavolo del marketing come uno degli aspetti fondamentali della crescita e dello sviluppo della città e, quindi, di poter organizzare per stagioni lunghe non legate soltanto ai soldi che di volta in volta ci sono. Il rapporto tra la programmazione generale e gli eventi come costruzione di un'identità nuova e lo strumento fondamentale di cui vogliamo dotarci, che è già ad uno stato avanzato che il Consiglio dovrà poi deliberare discutendolo, è l'organizzazione della fondazione della cultura entro la fine di quest'anno, uno strumento che ci consenta di dare avvio, con il 2008, a questo sforzo di riorganizzazione, di programmazione triennale degli eventi, di azioni che possono essere comunicate e promosse insieme con quell'agenzia di marketing, se sarà così, ma certo con Urban Lab, cioè il laboratorio in cui si elabora il futuro della città attraverso le azioni di partnership ma anche di raccolta dei fondi e delle disponibilità di investimenti e dove si possa monitorare il nuovo orientamento delle relazioni nazionali e internazionali dando una gestione integrata ed efficiente a Palazzo Ducale promuovendo un sistema di eventi e un sistema di musei civici.

Una cultura che diventa non solo queste cose ma, nell'impegno e nelle intenzioni, anche la possibilità di promuovere creatività, eccellenza, nuovi

talenti, realizzando quella che avevamo chiamato “zona franca della cultura”, cioè il sostegno e lo sviluppo per l’industria culturale e creativa che consenta di valorizzare le eccellenze, creando una sorta di vivaio della cultura dove i giovani sono spinti ad andare avanti.

A molte schede di dettaglio non ho fatto riferimento ma spero di avervi fornito un’idea complessiva di quali sono gli assi intorno ai quali abbiamo cominciato a concretizzare un’ambizione di una nuova stagione nella nostra città, una stagione dei diritti ma anche della qualità della proposta politica. L’obiettivo è interno, di lavoro tra Giunta e dirigenza, ma anche con voi per migliorare la qualità del dibattito e spero che, grazie a questo, riusciremo ad avere di più una politica di confronto piuttosto che una politica che spesso si rincorre con frasi, mezze frasi sul giornale o non fa riferimento alla sostanza delle questioni che si vogliono portare avanti. Soprattutto spero che questo possa essere uno strumento con cui ci confrontiamo all’esterno con quella realtà che è fuori, che è la nostra città che vuole crescere e che, spero, vede in noi, da qualsiasi parte stiamo, al governo o all’opposizione, punti di riferimento importanti perché eletti dai cittadini”.

INDICE

VERBALE SEDUTA CONSIGLIO COMUNALE DEL

11 SETTEMBRE 2007

CCLIX INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI
CONSIGLIERI DELPINO, PRATICO', AI SENSI DELL'ART. 54 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO POSSIBILE
FUSIONE FRA AMI E AMT E DELUCIDAZIONI SUL PASSAGGIO DEL
PERSONALE DA AMI AD AMT.1

DELPINO (COM. ITALIANI)1
PRATICO' (A.N.).....2
ASSESSORE PISSARELLO3
DELPINO (COM. ITALIANI)5
PRATICO' (A.N.).....6

CCLX INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI
CONSIGLIERI CECCONI, MUROLO, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A
DIVIETO DI CIRCOLAZIONE MOTO EURO 0.6

CECCONI (F.I.).....6
MUROLO (A.N.).....6
ASSESSORE PISSARELLO7
CECCONI (F.I.).....9
MUROLO (A.N.).....9

CCLXI INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL
CONSIGLIERE CECCONI AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO
DEL CONSIGLIO COMUNALE IN MERITO A PRESENZA DI
TELECAMERE IN VIA TOLEMAIDE CHE, COINCIDENDO CON LA
PRESENZA DELLE CORSIE GIALLE RISERVATE AL TRASPORTO
PUBBLICO, DI FATTO ALLONTANANO DAGLI ESERCIZI
COMMERCIALI POTENZIALI CLIENTI AUTOMUNITI.....10

CECCONI (F.I.).....10
ASSESSORE PISSARELLO10
CECCONI (F.I.).....11

CCLXII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL CONSIGLIERE COSTA AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE IN MERITO A MOLTEPLICI SANZIONI CHE COLPISCONO GLI AUTOMOBILISTI E MOTOCICLISTI GENOVESI.

11

COSTA (F.I.)	11
ASSESSORE PISSARELLO	12
COSTA (F.I.)	13

CCLXIII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL CONSIGLIERE DE BENEDETTIS, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A CHIUSURA COMMISSARIATO P.S. DI NERVI E CASERMA DEI CARABINIERI DI BAVARI.....13

DE BENEDETTIS (LISTA BIASOTTI)	13
ASSESSORE SCIDONE	14
DE BENEDETTIS (LISTA BIASOTTI)	15

CCLXIV ESPRESSIONE DI CORDOGGIO DEL PRESIDENTE PER LA SCOMPARSA DEGLI EX CONSIGLIERI COMUNALI BEMPORAD E BRUZZONE E DEL SEGRETARIO GENERALE GRACILI.....15

GUERELLO – PRESIDENTE	15
FARELLO (ULIVO)	16
GUERELLO – PRESIDENTE	17

CCLXV MOZIONE D'ORDINE DEL CONSIGLIERE COSTA SU ORDINE DEI LAVORI.....18

COSTA (F.I.)	18
GUERELLO – PRESIDENTE	18
COSTA (F.I.)	18
GUERELLO – PRESIDENTE	18
COSTA (F.I.)	18
GUERELLO – PRESIDENTE	19

CCLXVI PRESENTAZIONE LINEE PROGRAMMATICHE.....19

SINDACO	19
----------------------	-----------