



Adesso verranno distribuiti gli ordini del giorno e gli eventuali emendamenti che verranno illustrati dai proponenti; dopodiché la Giunta darà il suo parere sugli stessi. Seguiranno, poi, discussione e dichiarazione di voto.

Peraltro il Vicesindaco qui presente mi ha segnalato che nell'urgenza della redazione della delibera sono stati fatti alcuni errori formali. Gli darei, quindi, la parola per questi errori in modo che ognuno di noi eviti di segnalarli negli interventi propri".

### **MUROLO (A.N.)**

"Intervengo per mozione d'ordine.

Tenuto conto che questa seduta è iniziata oltre un'ora dopo quella di convocazione, voglio un parere del Segretario Generale sul fatto che questa seduta si intenda regolarmente convocata oppure, passata un'ora, debba intendersi sciolta e, quindi, rimandata ad altra data. Pongo questa domanda anche per creare un precedente".

### **ISOLA – VICE SEGRETARIO GENERALE**

"Trovo sconveniente che una seduta particolarmente importante non debba essere ritenuta valida per un ritardo del quale, a nome della Segreteria Generale, mi scuso, ma che peraltro non ha influito direttamente sull'apertura della seduta, avvenuta entro i termini. C'è stato un disagio organizzativo rispetto al quale io, che ero presente, sono stato invitato a salire in ufficio per cause urgenti di lavoro, essendo presenti altri colleghi.

E' un aspetto che ha ritardato l'appello, più che l'inizio effettivo convocato dalla Presidenza. Secondo me, quindi, la seduta è valida".

### **MUROLO (A.N.)**

"Ma qual è l'inizio effettivo? Quando il Presidente si siede lì a prescindere dal suono della campana o dall'appello? Sono tre momenti, dal punto di vista cronologico, diversi.

Io pensavo che la seduta iniziasse dall'appello, ma se mi dice che è sufficiente la presenza di un presidente mi sta bene".

### **ISOLA – VICE SEGRETARIO GENERALE**

"Sono state messe in atto, comunque, delle situazioni di fatto come la convocazione con il campanello del Presidente che, di fatto, è un atto amministrativo atipico con il quale si dà inizio ad una funzione pubblica.

La Segreteria Generale si scusa per essere arrivata leggermente in ritardo".

### **BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO)**

"A mio avviso è palese la bontà dell'osservazione del consigliere Murolo nel senso che quando i Consigli Comunali iniziano con gli art. 54 lei giustamente sospende la seduta per eseguire l'appello. In mancanza di appello all'ora prevista è chiaro che il Consiglio Comunale non sia aperto".

### **GUERELLO – PRESIDENTE**

"Ho dato apposta la parola al Segretario Generale per avere un parere. Ho fatto la convocazione nei tempi giusti, ho suonato la campanella esattamente allo scadere delle ore 9.30. Dopodiché la Segreteria Generale ha dato il parere che la seduta è valida. Darei ora la parola al Vicesindaco per la correzione degli errori materiali presenti nella proposta che andremo a discutere".

### **ASSESSORE PISSARELLO**

"Al punto n. 4, alla terzultima riga, ove si dice "*fatto salvo quanto al punto 11*)", la dicitura giusta è: "*fatto salvo quanto al punto 10*)".

La seconda correzione è al punto n. 10 ove si cita la delibera di Giunta n. 22/2208. La correzione è l'inserimento anche della delibera n. 111/2007 di questo Consiglio.

Al punto 11, visto che ieri abbiamo giustamente recepito l'osservazione fatta da un consigliere e abbiamo distribuito l'accordo, recepirei l'accordo stesso e quindi il punto 11) propongo che sia così modificato: "*Vista la delibera della Giunta Comunale n. 58 del 15.02.2008 con la quale si approva un'ipotesi di accordo ed i successivi accordi con le OO.SS., che si allegano*". Uso il plurale perché gli accordi sono due: uno con CGIL-CISL-UIL-FAISA CISAL e uno con UGL, e a tale proposito il documento che ieri è stato distribuito a questo punto dovrebbe essere distribuito a coloro che non erano presenti ieri in Commissione. Voglio precisare che gli accordi sono identici nel contenuto".

### **BASSO (F.I.)**

"Solo per un chiarimento. L'accordo sindacale con UGL è identico? Si tratta solamente di un cambio della sigla iniziale?".

## **ASSESSORE PISSARELLO**

"A questo punto passo al deliberato dove ci sono mere correzioni di forma. Al Punto n. 2) aggiungerei: "*di affidare* il mandato al Sindaco".

Riformulerei così il punto n. 3): "*di dare all'organo di liquidazione di AMI indirizzi coerenti con quanto previsto dalla deliberazione del Consiglio Comunale n. 111 del 18/12/2007 qui richiamata, punti 1) e 10) delle premesse (anziché punto 11), e più precisamente ....*".

## **BRUNO (P.R.C.)**

"E' molto semplice nel senso che si richiama una necessità che è quella di dover utilizzare i fondi che si ricavano dall'utilizzo delle aree blu per il miglioramento del trasporto pubblico locale e il senso di introdurre una regolamentazione tipo le aree blu è legato non solo a dover razionalizzare l'utilizzo della sosta in certe zone, soprattutto vicino al centro, ma anche ad aver una ricaduta positiva sul trasporto pubblico, cosa che, mi pare, in qualche modo sia anche dovuta per legge ma che vogliamo sottolineare in maniera puntuale".

## **GAGLIARDI (F.I.)**

"Come ho anticipato ieri siamo di fronte alla delibera più delicata al voto della nuova amministrazione comunale. Il mio ordine del giorno si inserisce proprio in questa mia illustrazione.

Siamo di fronte alla delibera più delicata perché, intanto, con le integrazioni che il Vicesindaco ci ha illustrato, rimane una delibera molto misteriosa, soprattutto dal punto di vista dei conti. Che ci sia qualche cosa che non va lo si vede perché arrivano a spizzichi e bocconi visto che ieri, improvvisamente, c'è stato distribuito uno stato patrimoniale, di cui poco si capisce, ma avrei preferito fosse stato distribuito anche il conto economico della società attraverso il quale, forse, si capisce qualcosa in più. Avrei voluto fosse stata anche distribuita anche la scheda contabile del valore di mercato degli immobili che saranno iscritti a libro.

Sono tutte cose che mancano perché siamo in grandi difficoltà a votare questa delibera. AMI speriamo che sia soltanto un fallimento politico; è stato un fallimento proprio dal punto di vista concettuale. AMI è un a bad company perchè si è voluto fare una società normale vendendo beni della società, assumendo personale contraendo debiti con le banche e adesso i nodi stanno venendo al pettine. Non c'è chiarezza sui conti e, come ho detto, c'è un'inchiesta della Guardia di Finanza e si parla di un buco erariale di 70 milioni di Euro, che sono i milioni del buco di bilancio e che l'Amministrazione vorrebbe ricavare dall'aumento dell'Irpef.

Ci sono, poi, 30 milioni di Euro per la solita vendita alle Coop di una autorimessa. Dico questo perché nell'attuale delibera, dove mancano i numeri ed i conti, ci sono tutti i presupposti perché questi errori e queste leggerezze possano venire di nuovo reiterate. C'è, infatti, una cosa che non è legittima perché la vendita a Spim è secondo me una cosa assolutamente opinabile perché siamo di fronte ad una società privata dove il liquidatore dovrà vendere, probabilmente, al migliore offerente e non a Spim. Credo che siamo veramente di fronte al diritto creativo che, forse, fa riferimento ad un personaggio della passata Amministrazione che era considerato un santone da questo punto di vista e che, purtroppo, sta fallendo in tutti i settori con la "spaizzazione dei servizi comunali"

Chiedo, quindi, che semestralmente, visto che ieri il vicesindaco ha ipotizzato che la liquidazione possa svolgersi in un anno e mezzo, che ogni 6 mesi venga dato conto ai cittadini del processo di liquidazione in atto perché tutta questa operazione ha, come dato, che sono i cittadini genovesi, ancora una volta, a pagare e, quindi, debbono essere informati tramite il Consiglio Comunale.

Per quanto mi riguarda, e non farò sconti su queste cose, dovete assumervi la responsabilità di una gestione passata che, politicamente, è sempre la vostra".

### **GRILLO G. (F.I.)**

"L'ordine del giorno n. 3 richiama l'intesa che è stata raggiunta fra il Comune e le organizzazioni sindacali e in premessa all'intesa viene rilevato che nonostante le nuove risorse individuate dalla Regione si ritiene che la metodologia di distribuzione delle risorse applicata dalla Regione Liguria non risulta adeguata a premiare gli sforzi di innovazione sostenuti dall'Amministrazione Comunale.

Rispetto a questa affermazione con questo ordine del giorno impegniamo la Giunta a riferire al Consiglio entro 6 mesi circa le risorse definitivamente stanziare da parte della Regione. E' chiaro che se in premessa è stato citato questo capoverso è inevitabile che fra qualche mese dovremmo avere maggiori certezze rispetto agli stanziamenti eventualmente aggiuntivi stanziati dalla Regione Liguria.

Sull'ordine del giorno n. 4 citiamo i punti a), b), e c), dell'intesa raggiunta con le organizzazioni sindacali. Il punto a) richiama l'esigenza di ricomporre in AMT il ciclo del processo di erogazione del trasporto pubblico. Il punto b) richiama il fatto di mantenere, parimenti, in capo al Comune o ad aziende interamente controllate dal Comune la proprietà degli immobili. Il punto c) richiama l'evoluzione della procedura di liquidazione non appena costituita la società fra AMI E Genova Parcheggio.

Non illustrerò questi tre capoversi in quanto sono perfettamente a conoscenza dei colleghi del Consiglio in quanto, ovviamente, ne hanno il testo integrale. Con questo ordine del giorno chiediamo alla Giunta di riferire al Consiglio preventivamente prima di procedere all'adozione di deliberazione in merito. In buona sostanza sono tre questioni molto importanti ed è opportuno che su queste il Consiglio sia coinvolto e informato prima di procedere a siglare eventuali intese.

Con questo ordine del giorno consideriamo, senza svilupparli, tutti i punti del protocollo d'intesa che si riferiscono all'avvenuta intesa con le organizzazioni sindacali per quanto riguarda il personale. Con questo ordine del giorno, che afferisce le questioni più strettamente correlate al personale, che la Giunta riferisca periodicamente al Consiglio circa le trattative in corso con le organizzazioni sindacali e le ipotesi di intesa. Avranno notato, i colleghi del Consiglio, che tutti i punti che chiamano in causa le questioni del personale hanno sempre una subordinata ed è quindi opportuno che su queste questioni la Giunta riferisca al Consiglio o, in subordinata, alla Commissione in che misura questi punti sono poi concretamente onorati.

L'ordine del giorno n. 6 riprende una proposta che ho già fatto in sede di commissione nella giornata di ieri e, cioè, chiediamo alla Giunta di trasmettere con urgenza alla competente commissione consiliare il bilancio consuntivo AMI relativo all'esercizio 2007 ed una relazione circa l'attività svolta dalla sua costituzione. Nella seduta di ieri l'assessore ci ha distribuito un documento che non ritengo esauriente al fine di poter veramente approfondire e prender atto della reale situazione di AMI che si può ricavare solo ed esclusivamente nella misura in cui veniamo a conoscenza del bilancio consuntivo 2007 visto sotto tutti i suoi aspetti, compreso le questioni del personale.

Strettamente correlato a questo documento chiediamo anche una relazione storica circa l'attività svolta da AMI da momento in cui è stata istituita".

## **BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO)**

"Intervengo sull'ordine del giorno n .7.

Sono ovviamente favorevole e ho salutato con grande entusiasmo il fatto che sia stato raggiunto un accordo sindacale. Mi auguro che poi non ci siano, una volta terminata la procedura di liquidazione, sorprese per i lavoratori e, ovviamente, anche per il Consiglio Comunale che ha preso una sorta di impegno morale a sostenere i loro diritti.

Però chiarezza vorrebbe che, fin da ora, si prevedesse la completa assunzione dei lavoratori AMI in AMT, una volta conclusa la procedura di liquidazione. Credo che questa sarebbe l'unica garanzia per i lavoratori di un

futuro certo e di non essere esposti ad eventuali contraccolpi di una procedura che potrebbe avere anche risvolti non positivi.

Questo, quindi, è l'impegno che chiedo al Sindaco".

### **CAPPELLO (I.D.V.)**

"Intervengo sull'ordine del giorno n. 8.

Ringrazio il Vicesindaco per l'operazione che è riuscito a fare e vorrei impegnare la Giunta e la Sindaco anche ad individuare delle nuove forme incentivanti l'utilizzo del mezzo pubblico e per incrementarne l'utenza attraverso delle nuove forme di abbonamento familiare o di agevolazione per i weekend anche facendo delle iniziative pregnanti nei confronti dell'utenza con accordi con le attività commerciali del centro. Questo incrementerebbe l'utilizzo del mezzo pubblico e ne manterrebbe il potenziamento e l'efficienza e permetterebbe anche di avere un piano di sviluppo industriale ed una sicurezza nei confronti dei lavoratori ancora precari e di coloro che hanno ancora degli appalti che, sappiamo, devono essere rinnovati".

### **FARELLO (ULIVO)**

"In esordio volevo ringraziare il Vicesindaco per il lavoro fatto in questi mesi e anche per sopportare, attualmente, da solo questa seduta di Consiglio.

L'ordine del giorno che abbiamo presentato a tutte le forze di maggioranza che, voglio ricordare, non sono le forze di maggioranza che votarono la scissione del 2004 perché l'allora gruppo di Rifondazione Comunista votò contro e non era in maggioranza.

Oltre a ricomporre il rapporto fra di noi, un fatto politico che interessa solo a noi e non a nessun altro, ricostruisce anche non le ragioni della volontà della scelta della scelta della scissione del 2004, che continuano ad essere discutibili, ma tenta di rimetterne un po' a posto gli esiti effettivi. Molto sinteticamente, la parte di premesse risponde politicamente alle argomentazioni usate anche prima dal consigliere Gagliardi, ovviamente del tutto legittime perché danno un giudizio politico. Anche noi diamo un giudizio politico su due fatti. Il primo sull'esito economico e finanziario del lavoro fatto in oltre 3 anni, dall'atto della scissione ad oggi, e rappresentato dai numeri: la AMT pre-scissione produceva un deficit superiore ai 30 milioni di Euro, per cui il comparto del trasporto pubblico produceva complessivamente un esborso per il Comune di Genova di più di 30 milioni di Euro. Oggi questo esborso, variamente collocato fra le aziende, è inferiore ai 20 milioni di Euro.

Questi sono i numeri che contano e che sono stati permessi, in particolare, dal lavoro che è stato fatto da AMI e dai lavoratori e lavoratrici che in AMI hanno lavorato ottenendo tre importanti risultati che vengono riassunti

nell'ordine del giorno. Il comparto delle manutenzioni, a volte tanto vituperato, ha diminuito i suoi costi di produzione mantenendo i livelli di produzione, aumentando così la produttività, diminuendo anche la forza lavoro. Questo è un risultato dell'azienda AMI che viene consegnato oggi ad AMT in una situazione completamente diversa e migliore rispetto a quella del 2004.

Se non fosse stato anche per il lavoro di AMI, insieme al lavoro di Genova Parcheggi, non sarebbe stato portato avanti, realizzato e gestito il progetto Blu Area, che pure tante critiche aveva sollevato all'inizio della sua applicazione, ma che vede ora anche dal territorio una richiesta di espansione e di allargamento. Senza il lavoro di AMI non sarebbero state fatti quei pochi, devo dire, rispetto ai piani industriali previsti anche prima della scissione, interventi di riqualificazione di alcuni asset immobiliari prima destinati al trasporto pubblico locale.

AMI, quindi, ha compiuto in pieno il suo compito e soltanto una cronica carenza di risorse strutturali per il comparto del trasporto pubblico, che non interessa solamente la città di Genova, ci porta oggi a fare delle scelte diverse che stanno nel portare il settore più industriale di AMI, le manutenzioni, di nuovo nella società di gestione, cosa prevista dal bando di gara come possibilità con cui è stato ceduto il 41% delle azioni e reso possibile dal fatto che oggi la società di gestione è una società sana dal punto di vista economico, finanziario e industriale, anche qua per interventi organizzativi e gestionali (anche qui rivendichiamo una scelta politica) ma anche perché, pur essendoci ancora delle cose che non funzionano nel modo in cui la Regione eroga i fondi del Fondo Regionale Trasporti al Comune di Genova, ci sono stati in questi anni elementi positivi poiché le risorse destinate al Comune di Genova sono aumentate e le risorse previste dall'ultima finanziaria porteranno sicuramente un ulteriore giovamento anche perché sono risorse strutturali. Queste risorse, però, vanno alla società di gestione, quindi AMT, ed è anche per questo che la società è più forte e può permettersi oggi di ricostruire anche la sua unità produttiva industriale. Non è, quindi, colpa di AMI, tutt'altro.

Siamo soddisfatti che sia stato dato seguito alle indicazioni della delibera del dicembre 2007 e, quindi, che il patrimonio di AMI sia consegnato ad una società del tutto pubblica, con indirizzi che anche nella delibera vengono confermati di controllo della destinazione di quel patrimonio immobiliare. Siamo quindi d'accordo sulla scelta di Spim e non possiamo che essere soddisfatti che, come nel 2004, a questa delibera si arrivi dopo che è stato sottoscritto un accordo con le organizzazioni sindacali.

Detto questo pensiamo che da qua adesso si debba, come sempre, guardare al futuro. Infatti nella parte dispositiva dell'ordine del giorno diciamo alcune cose. Pensiamo che, fatta questa riorganizzazione e controllata (dico già che siamo d'accordo che il percorso vada monitorato nelle commissioni e in Consiglio Comunale, come chiesto negli ordini del giorno presentati dalla

minoranza), pensiamo anche che si debbano fare altre cose. Innanzi tutto pensiamo che debba rimanere al Consiglio Comunale il controllo su ogni operazione immobiliare che dovesse essere eventualmente fatta sugli asset che oggi conferiamo a Spim e se ci saranno operazioni dovranno essere decise dal Consiglio Comunale.

Bisogna aprire un confronto con AMT su alcuni elementi del contratto di servizio e se cambia la struttura industriale di quell'azienda deve anche un po' cambiare il modo in cui il servizio viene erogato ai cittadini. Noi, ovviamente e giustamente, abbiamo sempre una grande attenzione quando discutiamo degli assetti delle aziende, a quello che succede ai lavoratori e lavoratrici di quelle aziende e a quello che succede ai bilanci del Comune. Quelle aziende, però, sono aziende di servizio che danno un servizio fondamentale ai cittadini e vorremo che da questa riorganizzazione passasse anche un consistente miglioramento della qualità del servizio, percepibile anche nella qualità del passeggero, oltre che nella qualità dei numeri dei bilanci, e a lavorare perché all'interno delle procedure che dovranno essere attivate dalla Provincia per l'affidamento del Servizio nel bacino extraurbano le due aziende di Genova e del bacino extraurbano sono due aziende che si avvicinano e non viceversa; poi, fino a dove potremo spingerci, lo deciderà il mercato ma anche l'attività politica che si fa fra due Enti che sono governati dalla stessa maggioranza.

Intendiamo poi proseguire e a riaprire un confronto con la Regione che porti a rivalutare la riformulazione dei criteri del fondo regionale trasporti, a valutare l'impatto effettivo di eventuali interventi finanziari di natura strutturale, a condividere finalmente un progetto unitario sul tema dell'agenzia del trasporto pubblico, una delle missioni che AMI ha fallito non per colpa sua, a condividere una politica unitaria sulla gestione integrata del trasporto pubblico su ferro e su gomma, il vero nodo strategico del futuro, tra l'altro coerente con le linee programmatiche presentate dalla Signora Sindaco a settembre in questo Consiglio e, infine, a proseguire in una politica di potenziamento del trasporto pubblico anche con quegli interventi sulla mobilità che, spesso e volentieri, a noi della politica non piacciono ma che sono decisivi non solo per la qualità ambientale.

Bisogna cominciare a capire che oltre agli interventi infrastrutturali (citiamo quelli della tramvia della Valbisagno, per noi assolutamente prioritario, sono interventi che devono portare anche dei risultati economici e che devono avere ricadute sul comparto. In quest'ottica pensiamo anche che un ripensamento positivo della missione industriale di Genova Parcheggi sia uno degli elementi che possa farci guardare con più ottimismo al futuro".

## **BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO)**

"Il consigliere Farello ci ha, ancora una volta, spiegato i termini della vicenda che noi, ovviamente, non conoscevamo e, ancora una volta, abbiamo appreso che nella precedente maggioranza non c'eravate voi ma, forse, c'era il centro-destra perché altrimenti non riesco a capire il senso del suo discorso.

Allora facevo parte di Alleanza Nazionale e votammo contro e fummo decisamente contrari perché ritenevamo che fosse un'operazione sbagliata. Allora, invece, questa operazione fu salutata come un lampo di genio ed una trovata veramente degna dei grandi pensatori illuminati che, a quel tempo, presiedevano ai destini della città sotto la fulgida guida del prof. Pericu.

Con l'ordine del giorno n. 10 faccio riferimento alla situazione dei lavoratori precari di AMI perché è troppo comodo, da parte della sinistra e del centrosinistra, contestare ogni giorno la situazione di precarietà di troppi giovani italiani e troppo comodo farne quasi una bandiera elettorale, magari dimenticandosi che la legge istitutiva dei Co.Co.Co. è stata approvata da un governo di centrosinistra e non dal governo Berlusconi. Ebbene, io dico che questa è l'occasione buona per riaffermare la vostra buona fede.

Con questo ordine del giorno, voglio impegnare la Sindaco ad assumere i lavoratori precari AMI, al termine della procedura, in AMT o nella nuova società della mobilità che si verrà a creare. Capisco che è un impegno forte, ma visto che voi, a parole, ogni giorno dichiarate di voler combattere il precariato è l'occasione buona per dimostrare la buona fede".

## **NACINI (P.R.C.)**

"L'ordine del giorno n. 11 è un ordine del giorno molto semplice che ha origine dalla discussione di ieri in commissione. Noi, come Sinistra Arcobaleno, prendiamo atto dell'accordo sindacale sottoscritto il 15 febbraio in cui si garantisce il posto di lavoro ai lavoratori AMT riconoscendone la professionalità e inquadrandoli nella categoria degli autoferrotranvieri.

Chiediamo, però, al Sindaco e alla Giunta di non trascurare i lavoratori degli appalti garantendo loro la continuità operativa all'interno delle aziende AMI e AMT con il rinnovo dell'appalto, come ci ha illustrato ieri in commissione l'assessore Pissarello. Questa è una cosa semplice e noi chiediamo, nel rispetto dell'accordo sindacale, una garanzia per questi lavoratori anche per l'anno venturo.

Con questo ordine del giorno la Sinistra Arcobaleno ha voluto riconfermare che nessun posto di lavoro deve essere perduto".

**COSTA (F.I.)**

"Intervengo sull'emendamento n. 1.

Mi sarei limitato all'emendamento, nel mio intervento, però gli interventi che mi hanno preceduto di Nacini e Farello indicano che siamo già in campagna elettorale. Tra l'altro il collega Nacini cita già una sigla che ancora non esiste in questo Consiglio Comunale proprio per caratterizzare questa cosa. E' facile la demagogia dopo aver fatto di tutto per distruggere queste aziende e per creare questa situazione di disagio anche ai lavoratori, perché con le decisioni che sono state prese e con la cattiva gestione del trasporto pubblico urbano in città avete portato questa azienda in una situazione tale da dover evitare, oggi, di portare i libri in tribunale.

Il vero problema, però, è che queste aziende sono state troppo sotto il tallone dei partiti del centrosinistra che non sono stati in grado di gestirle e di metterle sul mercato. In altre realtà aziende come questa producono utili e ricchezza, consentono una sicurezza ai lavoratori, creano posti di lavoro, diversamente da quello che accade a Genova con questo tipo di gestione. Non si spiegherebbe, altrimenti, perché gli stranieri non vengono ad investire.

Ci troviamo in questa situazione per la cattiva influenza dei partiti del centrosinistra sul management di queste aziende, perché questo è il problema. Ho visto presentazioni di ordini del giorno che si arrampicano sugli specchi e dicono cose non vere, quale quella che vogliamo che torni qui la valutazione quando si dovranno vendere gli immobili dell'ex AMT e le altre proprietà. Non corrisponde al vero perché con questo atto deliberativo che andiamo a votare, nel momento in cui diamo il patrimonio delle rimesse alla Spim, una Spa che ha come solo scopo di vendere per trovare le risorse per coprire la cattiva gestione.

E' stato detto che L'AMI quest'anno ha avuto una gestione più florida, ma c'è stato detto che solo per pagare gli stipendi un mese ci vorranno altri tre milioni di Euro perché, come l'assessore ha detto, siamo già esposti per 12 milioni e arriveremo a 15. Non solo, in dichiarazioni di stampa, quando da parte della Giunta è stato anticipato l'accordo sindacale, tra le righe si legge con estrema attenzione che altre tre rimesse verranno messe in vendita e il patrimonio del Comune, che serve per il trasporto urbano, sparirà. Invece, negli ordini del giorno presentati, ci viene detto che se ne dovrà discutere e che dobbiamo garantire.

E' in funzione di questo che noi abbiamo presentato un emendamento, di cui avevamo già discusso precedentemente nelle altre riunioni che ci sono state preparatorie all'accordo, con cui avremmo auspicato che il patrimonio rientrasse nella piena disponibilità del Comune di Genova e non dato ad una società, la Spim, che ha come unico obiettivo quello di vendere. Quindi tutte le altre argomentazioni che portano a dire che noi dobbiamo ridiscutere e proteggere questo patrimonio sono false affermazioni. Pertanto il nostro emendamento

propone di modificare la delibera nel punto in cui indica di dare il patrimonio alla Spim nel senso che le rimesse vengano portate nella piena disponibilità del Comune di Genova che le utilizzerà unicamente in quanto tali.

L'emendamento n. 3 fa riferimento alla cessione a terzi di altri beni immobili. Tale formulazione è troppo generica per cui noi chiediamo che venga eliminato il punto 4) del dispositivo. Troppo indefinita è l'affermazione in base alla quale l'Amministrazione può dismettere senza un'approfondita valutazione di quali immobili si tratta. Non vorremmo che si ripettesse una situazione analoga a quella della rimessa di Boccadasse che abbiamo venduto e tuttavia paghiamo degli oneri eccessivi. Ci riserveremo di intervenire in fase di dichiarazioni di voto.

Nell'emendamento n. 2 chiediamo che per quanto concerne il collocamento in pensione anticipato sia sempre previsto il consenso da parte del dipendente. E' nella logica delle cose ma è opportuno, a nostro parere, specificarlo.”

#### **BERNABO' BREA (GRUPPO MISTO)**

“Intervengo per mozione d'ordine per chiedere che la delibera sia votata per parti separate. C'è sicuramente l'unanimità riguardo l'accordo sindacale fatto dalla Giunta, tuttavia non c'è accordo sul resto del provvedimento, quindi io chiedo che il punto relativo alla collocazione del personale AMI, nel rispetto dell'accordo sindacale, venga stralciato e votato separatamente.”

#### **FREGA (ULIVO)**

“Sulla mozione del collega Bernabò Brea mi parrebbe utile che si esprimesse anche il Consiglio.”

#### **COSTA (F.I.)**

“Anticipo per correttezza che quando il Vice Sindaco avrà espresso la posizione della Giunta su ordini del giorno, emendamenti e sulla proposta del collega Bernabò Brea noi come Gruppo chiederemo alcuni minuti di sospensione per fare una valutazione sul voto.”

#### **PISSARELLO – VICE SINDACO**

“Voglio innanzitutto ringraziarvi perché su questo argomento, che ci ha visto lavorare diverse volte e spesso anche con opinioni non proprio convergenti, oggi ho avuto da parte di tutti voi tutta una serie di suggerimenti e

indicazioni di tipo collaborativo che mi fanno anche ben sperare anche per quello che sarà il prosieguo di questa vicenda che è ancora all'inizio.

E' assolutamente importante che da questo atto che vi chiediamo di assumere oggi emerga un forte impegno sul trasporto pubblico locale che deve trovare modi e occasioni per migliorare se stesso e di conseguenza il servizio reso ai cittadini e la qualità che i cittadini devono percepire anche da questo servizio. Molti ordini del giorno vanno in questo senso e quindi richiamano l'attività della Giunta e quella delle aziende a non mollare sul fatto di avere una qualità di servizio migliore. In questa riorganizzazione per il fatto che l'intero ciclo produttivo possa stare dentro l'azienda pensiamo di avere un'occasione.

Venendo agli ordini del giorno il primo ha proprio questo riferimento ossia invita a continuare ad investire su quello che è il sistema della mobilità. Si richiama al fatto della tariffazione e della sosta che deve dare alimento e forza alla mobilità e al trasporto pubblico. L'art. 7 del Codice della Strada dà già questa indicazione e noi intendiamo assolutamente riaffermarla; proprio in questo senso nell'accordo sindacale e poi negli atti amministrativi che ne sono derivati, tra cui quello di oggi, vogliamo proprio rimarcare il fatto di poter investire e avere quindi risorse da mettere e sull'azienda del trasporto pubblico locale e sull'azienda della mobilità privata in una logica di miglioramento di quello che è il sistema complessivo, ovviamente privilegiando il trasporto pubblico locale.

Alcuni ordini del giorno parlano della informazione da dare a questo Consiglio su quelli che sono gli stati d'avanzamento. Sono assolutamente d'accordo. In particolare sul punto 1 sono d'accordo sull'ipotesi di investire il ricavato dalle soste sulla mobilità ed in particolare sul trasporto pubblico locale, il punto 2 sulla informazione semestrale mi trova completamente d'accordo così come sono favorevole all'o.d.g. n. 3 che chiede di fare il punto su quelle che sono le risorse che l'Amministrazione Regionale riterrà di poter mettere a disposizione di quest'Amministrazione per il trasporto pubblico locale. Per questo io avevo ovviamente già avuto stretti rapporti con l'Assessore Merlo per poter interpretare e ben capire cosa significava la finanziaria per noi. Ho già preso contatto con il nuovo assessore col quale affronterò la prossima settimana una serie di punti al fine di riprendere i temi su questo argomento trattati con il suo predecessore.

L'o.d.g. n. 4 chiede di riferire su alcuni punti fondamentali. Mi fa piacere che siano stati colti nell'ambito dell'accordo questi punti che pur non trattando nello specifico danno, però, il quadro di evoluzione a cui abbiamo lavorato insieme alle Organizzazioni Sindacali. A queste ultime devo dare atto di avere operato con molta responsabilità in questa vicenda ponendoci tutti i temi che stanno sia nello scenario che nel particolare delle persone che sono coinvolte in questa vicenda. Mi riferisco, quindi, alla ricomposizione in AMT del ciclo, alla destinazione degli immobili sulla quale più volte mi sono

intrattenuto in questa sede dando ampie garanzie sul fatto di non distogliere gli immobili funzionali al servizio dalle necessità del servizio stesso e all'evoluzione di questo polo della mobilità privata che verrà formato dalla unicità delle aziende "Genova Parcheggi" e "AMI in liquidazione".

Per quanto concerne l'o.d.g. n. 5 preciso che non è direttamente l'azienda quella che svilupperà le trattative sindacali. Sono d'accordo sul fatto di richiedere informazioni all'azienda e avere anche qui l'occasione per riferire e per condividere quello che è il lavoro che viene fatto all'interno dell'azienda. Sull'o.d.g. n. 6 ieri ho distribuito un documento prodotto in tempo reale quindi quanto di più aggiornato c'è dal punto di vista dello stato patrimoniale della Società AMI. Lo stesso contiene la bozza di bilancio consuntivo 2007 non ancora approvato. Ovviamente quando ci saranno i documenti definitivi non c'è nessun problema a dividerli. L'o.d.g. n. 7 parla del meccanismo che è stata predisposto. Come dicevo, l'accordo sindacale crea un sistema di vasi comunicanti, quindi tutte le volte che AMT avrà necessità di sostituire personale andrà a verificare e assumere tra i dipendenti di AMI in liquidazione. Questo sistema di vasi comunicanti nell'accordo è previsto e pertanto l'accordo risponde alle preoccupazioni espresse nell'o.d.g. n. 7.

L'o.d.g. n. 8 stimola un'attività di promozione dell'utilizzo del mezzo pubblico anche con sistemi tariffari. Noi per adesso ci stiamo muovendo con un'attenzione al sistema tariffario in modo tale da non creare aumenti, nonostante i grossi problemi sui fronti finanziari. L'attività di promozione è sicuramente una delle iniziative che potrebbero essere viste dal *marketing* di AMT per cercare di penetrare il più possibile nelle abitudini e nei comportamenti genovesi. Per noi è molto importante che soprattutto i luoghi di attrazione, i luoghi di lavoro, i centri commerciali, gli ospedali siano ben serviti col sistema pubblico e anche sul sistema tariffario ci siano incentivi tali da spostare persone che oggi abitualmente usano il mezzo privato sul mezzo pubblico. Quindi l'o.d.g. n. 8 trova sicuramente la nostra disponibilità a operare in questo senso.

Quest'o.d.g. faceva anche un riferimento ad un possibile aumento dell'attività anche per far fronte al tema dei lavoratori degli appalti, tema specifico di un altro o.d.g., il n. 11. Ebbene, vorrei ripetere quello che ho detto ieri, anche per evitare dei fraintendimenti. Oggi gli amministratori di AMI hanno fatto quello che potevano fare cioè la proroga di un mese, in quanto nulla di più era consentito stante la situazione dell'Azienda AMI con l'assemblea già convocata e aperta. Sicuramente anche nel piano riorganizzativo di AMT si è già trattato questo. Nell'ambito delle lunghe trattative in sede sindacale questo è stato il tema che le Organizzazioni Sindacali hanno posto con forza sempre. Il fatto è così riassumibile: allo stato non sono previste modifiche per quello che riguarda il settore del lavaggio; per quello che concerne la parte del movimento, della preparazione alla linea e della manovra si avrà prima di tutto una proroga

che sarà sicuramente lunga perché andrà fatta da AMT una gara europea che richiede necessariamente tanti mesi e in questa gara verrà messa la clausola sociale che dà garanzie di lavoro a chiunque vinca. Ora, a fronte del fatto che nel piano di AMT si prevede che ci sia l'utilizzo di lavoratori propri stiamo lavorando perché siano affidate nuove attività che possono essere svolte dai lavoratori che hanno abilitazione alla guida di mezzi pubblici. Quindi questo tema è un tema che abbiamo affrontato nel dibattito sindacale con molta attenzione e mi dispiace che sia uscito in termini non chiari anche sulla stampa in modo tale che qualcuno ha voluto diffondere e far ipotizzare situazioni di difficoltà per i lavoratori di cui le Organizzazioni Sindacali si sono, invece, molto preoccupate e che noi abbiamo recepito.

L'ordine del giorno n. 9 è un ordine del giorno articolato che mi trova anch'esso d'accordo in quanto stimola proprio nella prospettiva verso cui noi dovremmo andare. Il protocollo siglato coi Sindacati, come dicevo, è un accordo ampio che tocca anche i temi della mobilità e trova conferma in quest'o.d.g.. Noi abbiamo da ragionare sul fondo trasporti per quanto riguarda il nostro rapporto con la Regione Liguria e dobbiamo vedere quali investimenti possiamo sostenere in relazione al discorso che noi stiamo portando avanti col Ministero dei Trasporti. Auspico che la pratica da noi avviata in questi giorni, oltre a confermare e riorganizzare tutti i denari che negli anni sono stati in qualche modo destinati alla metropolitana, ci dia anche la possibilità di avere stanziamenti per poter cominciare a intervenire anche sull'ipotesi di mezzo ad alta capacità su sede propria che può essere il tram o altro mezzo analogo.

L'attuale crisi di Governo ha rallentato il passaggio che doveva essere fatto al CIPE ma confido che una volta usciti dal periodo elettorale possiamo di nuovo andare al CIPE e vedere di concludere la pratica che dovrebbe portare consistenti finanziamenti per la città di Genova, ovviamente legati alle infrastrutture del trasporto pubblico locale in sede propria. Lo stesso devo dire sul fronte della visione che si potrà avere dell'insieme dei bacini nel momento in cui andremo di nuovo a gara. C'è assoluto interesse prima di tutto insieme alla Regione – che sta stimolando in questo senso delle collaborazioni tra aziende – a ripensare quella che è la riorganizzazione dei bacini e quindi anche le sinergie che ci possono essere tra il bacino urbano e quello extraurbano. Condividere la politica integrata ferro/gomma sta nell'accento che facevo poc'anzi sulla nostra azione verso il Ministero dei Trasporti che quest'ultimo sembra condividere.

L'o.d.g. n. 10 riguarda il precariato. Come ho già detto più volte, la Giunta vuole intervenire sul tema del precariato nel Comune di Genova e nelle aziende che fanno riferimento al Comune di Genova in maniera coordinata, ponendo in essere azioni che vadano alla riduzione del precariato nel senso della possibile stabilizzazione, nel rispetto delle normative vigenti, del più alto

numero possibile di lavoratori precari che prestano attività presso il Comune stesso o presso le aziende che fanno riferimento al Comune.

In questo senso si sta lavorando per avviare concorsi per l'assunzione nel Comune di Genova ponendo come titoli prioritari per l'accesso e per la valutazione l'aver svolto attività di precariato presso il Comune di Genova e presso le aziende, così come in esito a quelle che saranno le esigenze nel sistema delle aziende del Comune di Genova ci siamo impegnati a lavorare per trovare proficue collocazioni di lavoro, al fine di uscire da tutte le situazioni di precariato che, come è stato sempre detto, non sono certo la modalità ideale di collaborazione con il personale che questa Giunta ha scelto di avere, anzi stiamo lavorando per superare un momento che nella fase di prima applicazione della legge Biagi si era un po' troppo allargato. Sull'o.d.g. n. 11 mi sono già espresso."

### **GRILLO L. (ULIVO)**

"Grazie per la disponibilità ad accogliere il mio ordine del giorno, il n. 12, presentato poc'anzi. L'ordine del giorno è abbastanza schematico e breve e sostanzialmente si spiega da solo. E' conseguenza di una valutazione degli allegati alla proposta di Giunta e quindi ci mettiamo nella condizione di suggerire un impegno nella malaugurata ipotesi nascessero degli oneri per il Comune di Genova. Questo allo scopo di votare serenamente la delibera e sostenerla da parte del Consiglio Comunale."

### **PISSARELLO – VICE SINDACO**

"In base ai numeri che abbiamo avuto modo di vedere il Comune non dovrebbe intervenire, comunque direi che si tratta di una "ciambella di salvataggio" assolutamente importante nel senso che qualora non fossero sufficienti i beni patrimoniali l'emendamento può dare un utile supporto.

Per quanto concerne l'emendamento 1 sugli immobili, come ho già detto diverse volte, sarebbe una soluzione molto interessante e da noi caldeggiata ma purtroppo non praticabile per problemi fiscali, in quanto determinerebbe un elevato importo di IVA che andrebbe completamente perso e noi questo non ce lo possiamo permettere.

In merito all'emendamento n. 2 c'è l'accordo sindacale e noi dobbiamo riferirci a quello, pertanto anche in questo caso non cambierei nulla. Sull'emendamento n. 3, riguardante la cessione a terzi di altri beni immobili non funzionali, devo dire che è ovvio che la liquidazione deve provvedere a fare questo. Sui beni funzionali abbiamo posto il veto ma non vorrei che questo limitasse il lavoro del liquidatore.

Riassumo sinteticamente la posizione della Giunta su ordini del giorno ed emendamenti. O.d.g. n. 1: favorevole; o.d.g. n. 2: favorevole; o.d.g. n. 3: favorevole; o.d.g. n. 4: favorevole; o.d.g. n. 5: favorevole; o.d.g. n. 6: favorevole. O.d.g. n. 7: favorevole, nello spirito dell'accordo in quanto nell'accordo si dice così, però se ci sono professionalità specifiche, e l'accordo faceva riferimento al contratto nazionale autoferrottrantieri e quindi a professionalità specifiche, è ovvio che si vanno ad assumere al di fuori delle persone del gruppo AMI. Quindi la Giunta è favorevole con questa precisazione.”

### **FARELLO (ULIVO)**

“Sull'o.d.g. n. 7 mi sembra di capire che c'è una proposta di modifica del testo per renderlo votabile secondo il parere della Giunta.

A questo punto non è sufficiente una precisazione verbale ma è opportuno fare questa precisazione nel testo del documento.”

### **PISSARELLO – VICE SINDACO**

“L'accordo siglato dice che l'Azienda AMT prima di assumere nuovi impiegati o nuovi operai assume dalle liste dei lavoratori di AMI che non sono ancora occupati presso AMT, fatte salve particolari professionalità. Ora, per particolari professionalità si devono intendere quelle di alto contenuto professionale. Pertanto non posso dirvi altro che la Giunta è favorevole nello spirito dell'accordo. Io non posso certo non considerare l'accordo siglato con le Organizzazioni Sindacali, quindi chiedo che venga aggiunta al testo la seguente frase: “nello spirito del contenuto dell'accordo raggiunto con le Organizzazioni Sindacali”.

Continua a riassumere sinteticamente la posizione della Giunta su ordini del giorno ed emendamenti. O.d.g. n. 8: favorevole; o.d.g. n. 9: favorevole.

L'o.d.g. n. 10, sul precariato, non è accoglibile in quanto, come vi dicevo prima, sta solo nell'ambito più generale di quella che è l'azione che sul precariato il Comune di Genova intende svolgere e cioè concorsi, con riserva per lavoratori che hanno prestato attività presso il Comune o presso le aziende.

Sull'o.d.g. n. 11 la Giunta è favorevole e così pure sull'o.d.g. n. 12.

Per quanto concerne gli emendamenti la Giunta, pur essendo favorevole nello spirito è di fatto contraria.”

Dalle ore 11.00 alle ore 11.25 il Presidente sospende la seduta.

## **GUERELLO – PRESIDENTE**

“Comunico al Consiglio che c’è un ulteriore ordine del giorno, l’o.d.g. n. 13, che sto provvedendo a far distribuire e sul quale il Vice Sindaco esprimerà il parere della Giunta. Sullo stesso dò la parola al Segretario Generale, Dott.ssa Danzi, poiché a quanto pare c’è qualche problema nel merito.”

## **DANZI’ – SEGRETARIO GENERALE**

“L’ordine del giorno n. 13 richiede di conoscere una serie di dati e di elementi, pertanto potrebbe essere qualificato come interrogazione. In particolare vengono formulate le seguenti richieste: sapere quante assunzioni a tempo determinato, indeterminato e Co.Co.Co. sono state effettuate negli anni scorsi; sapere se corrisponde al vero che nei primi mesi del 2007 sono state deliberate in AMI numerose promozioni non motivate dalla effettiva esigenza dell’azienda; avere copia di tutta la documentazione riguardante le decisioni prese da AMI riguardo ad assunzioni, promozioni e relativi costi.

Ebbene, noi non siamo in grado in questo momento di fornire questa documentazione ma naturalmente possiamo impegnarci a farla pervenire, pertanto l’o.d.g. potrebbe essere riformulato “impegna la Giunta a fornire i suddetti dati”.

## **DE BENEDICTIS (LISTA BIASOTTI)**

“Tenuto conto di questo scioglimento ormai in atto, il trasferimento di tutti i dipendenti in AMT; tenuto conto, altresì, che si tratta di un’operazione molto onerosa per le casse comunali; tenuto anche conto che lo stato debitorio di AMI è dovuto anche alle difficoltà della società ma soprattutto alla incapacità amministrativa dei conduttori della società medesima, chiedo di impegnare la Giunta a fornire i dati relativi a quante assunzioni a tempo determinato, indeterminato e Co.Co.Co. sono state effettuate negli anni scorsi. Inoltre chiedo di sapere se corrisponde al vero che nei mesi precedenti la consultazione elettorale sono state deliberate in AMI numerose promozioni non motivate dalla effettiva esigenza dell’azienda. Chiedo, infine, di avere copia di tutta la documentazione riguardante le decisioni prese da AMI riguardo ad assunzioni, promozioni e relativi costi.”

## **PISSARELLO – VICE SINDACO**

“I numeri richiesti ovviamente sono da me conosciuti. Al momento in cui è stata fatta la scissione c’erano 539 dipendenti, al 31.12.2007 i dipendenti

erano 433 e da gennaio ad oggi sono uscite 25 persone. Nel periodo incriminato ossia nel 2007 mi risultano 7 assunzioni e 41 pensionamenti. Nel 2006 3 assunti flessibili e 65 uscite. Quindi il saldo diventa poi quello che vi ho testé detto ossia più di 100 persone in meno rispetto all'inizio della società. Sugli altri punti ci informeremo. Concludo dicendo che la posizione della Giunta sull'o.d.g. n. 13 è favorevole.”

### **BRUNO (P.R.C.)**

“Stiamo parlando di una delibera ovviamente complessa che comunque contiene alcuni significati politici importanti rispetto al futuro, significati che la stessa opposizione mi pare non metta in discussione.

Il primo significato, che potremmo definire quasi scontato, è quello di una solidarietà coi lavoratori e della necessità di un rapporto con le Organizzazioni Sindacali per arrivare ad una definizione equa e sostenibile delle trasformazioni in atto. Un altro punto importante già meno scontato è la centralità del trasporto pubblico. A me pare che rispetto ad alcuni anni fa la necessità di favorire al massimo il trasporto pubblico e in particolare il trasporto in sede propria – quanto meno a livello di indirizzi politici più che a livello di cose già fatte – sia più marcata.

Un ulteriore punto che mi sembra opportuno sottolineare è che è finita “la sbornia degli spezzatini” cui è collegata l'ideologia della liberalizzazione sfrenata. Alcuni anni fa era in atto un pensiero assai diffuso e molto condiviso concernente la necessità di dover spezzettare le aziende per poter collocare sul mercato quelle più appetibili. Questo era sicuramente favorito anche da una legislazione nazionale, forse addirittura imposto, per cui anche se in allora avevamo posizioni differenti, noi comprendiamo la situazione nel suo complesso.

Oggi in qualche modo si torna indietro prendendo atto che nell'ambito dei servizi pubblici gli “spezzatini” possono forse risolvere dei problemi finanziari ma penalizzano il lavoro e il servizio. Circa 200 persone in meno è il saldo di questi due anni e mezzo di operazione. Al momento della scissione AMI aveva 539 persone, oggi ne ha poco più di 400 comprese quelle che stanno per andare in pensione. Quindi il saldo occupazionale dell'operazione è praticamente negativo e in particolare si aggira intorno a -180/-200.

Giustamente il collega Costa ha parlato delle strutture (ad es. le rimesse) come dei beni essenziali per la collettività. Io dico che anche i lavoratori sono delle risorse essenziali e ritengo che nelle scelte in parte dovute alle legislazioni nazionali e in parte condivise dalla maggioranza dei Consigli Comunali in allora non si sia tenuto conto di ciò. Oggi rilevo, invece, pur nelle differenti posizioni, una consapevolezza in questa direzione.

Un altro aspetto importante e che oggi mette in evidenza l'inopportunità degli "spezzatini" è un approccio al servizio in maniera unitaria. L'aver diviso, ad esempio, nel campo ferroviario la gestione delle infrastrutture (binari) dalla gestione dei vettori ha introdotto delle diseconomie spaventose. Ogni nove mesi saltano parecchi treni regionali non perché Trenitalia sia malvagia ma perché RFI ha messo dei binari di una lega più resistente che usura maggiormente le ruote dei treni. Questo è un esempio del fatto che il vantaggio economico nella gestione di una parte può diventare una diseconomia nella gestione del sistema complessivo.

A me pare che il fatto di cercare il più possibile di avere un polo sul trasporto pubblico e un polo su quello privato vada nel senso di eliminare o quanto meno ridurre le diseconomie. E questo non solo perché così facendo probabilmente si riduce di un consiglio d'amministrazione quando perché si cerca di affrontare il problema dal punto di vista sistemico e quindi più efficace. Forse domani si potrà pensare di affrontare il tema del trasporto a livello complessivo e allora forse si potrà pensare che la gestione del trasporto pubblico e quella del trasporto privato debbano integrarsi il più possibile ed eventualmente potrebbero esserci ulteriori accorpamenti.

Una cosa che ritengo importante riguarda il modo in cui dovranno essere gestite le gare in futuro. Se ci sono stati degli errori in passato non vogliamo certo farne un problema insormontabile, purché da questi errori si impari qualcosa di buono. Ebbene, a me pare che il modo in cui è stata esperita la gara che ha portato alla privatizzazione di AMI sia assolutamente da evitare in futuro. Faccio riferimento al fatto, riportato anche da testate giornalistiche locali, per cui la stessa società che ha fatto consulenza ad AMT per fare la gara ha contemporaneamente fatto consulenza alla società francese che è intervenuta e ha vinto la gara stessa. Il tutto collegandolo al fatto che un'altra società, la società francese RTP, aveva fatto un'offerta forse migliore per l'intero "pacchetto unico AMT-AMI" ci fa capire dal punto di vista delle diseconomie come non si debba per il futuro procedere. E sono convinto che quest'Amministrazione e le future non procederanno in questo modo.

Quindi è sicuramente positivo, a mio avviso, il modo in cui la maggioranza e la Giunta hanno affrontato la situazione in questi mesi.

Una riflessione positiva non solo perché riusciamo a risolvere dei problemi concreti e importantissimi, ma anche perché dal punto di vista dei contenuti e dell'approccio rispetto al trasporto pubblico chi qualche anno fa segnalava delle criticità nelle operazioni che sono state fatte in maniera precisa oggi un po' di orgoglio ha ragione a volerlo rivendicare.

Noi voteremo secondo le indicazioni della Giunta sugli ordini del giorno e voteremo a favore della delibera. Speriamo che per il futuro ci sia possibile affrontare il sistema del trasporto pubblico non solo per mettere le pezze, ma per cercare di guardare avanti.

Questo è l'impegno della maggioranza. I problemi delle aree blu, della tramvia, delle corsie preferenziali, del miglioramento di un trasporto che in questi due anni e mezzo per quanto riguarda il bus è degradato in maniera consistente. Penso che queste siano gli obiettivi dei prossimi mesi".

### **BASSO (F.I.)**

"Trovo l'intervento del collega Bruno fuori tema perché sposta il problema da AMI a AMT al trasporto pubblico. Credo che di trasporto pubblico ne abbiamo già parlato a lungo e ne riparleremo ancora. E' un tema della città, ma oggi l'ordine del giorno ci chiama ad occuparci della liquidazione di AMI.

Credo che questo atteggiamento sia come rifugiarsi in *corner* per non parlare di quello che effettivamente comporta questa delibera.

Prendo spunto dall'ordine del giorno n. 2 del collega Gagliardi che mi sembra rispecchi meglio le integrazioni che debbono essere apportate a questa delibera, cioè riferire al Consiglio semestralmente, avvalorato in parte anche dall'ordine del giorno n. 12 di Grillo Luciano che mi pare lasci trapelare molte perplessità e preoccupazioni.

A mio avviso, come ho già detto ieri, questa delibera è monca. Nella prima parte affronta i problemi del personale che sembrano essere stati momentaneamente risolti, anche se non si fa cenno assolutamente ai lavoratori delle cooperative, e di cui il Vicesindaco ha risposto in parte. Io non ho capito perché questi lavoratori debbono avere un trattamento di serie "B" rispetto ad un trattamento di serie "A" dei lavoratori AMI.

Vorrei puntare l'attenzione sulla seconda parte della delibera: la liquidazione, i mezzi, i costi. Debbo dire che questa delibera è il suggello di una infausta stagione amministrativa che ha comportato la creazione di una miriade di società che ora stiamo cercando di disboscare; che ha creato debiti che si ripercuotono sul bilancio 2008 con i buchi ricordati dall'Assessore Balzani e con gli aumenti dell'IRPEF.

Una delibera sbagliata quella della suddivisione da AMI ad AMT. Se volessimo ridurla ad una somma algebrica tra costi e benefici, tra scorpori e rientri, potremo definirla "Tutto ritorna come prima tranne la rimessa di Boccadasse che resta alle Coop". Il risultato finale è "Tutto ritorna come prima, ma siamo più poveri di una rimessa del valore di 20 milioni", con tutti i problemi che questo comporta, perché la delibera in allora voleva una seconda rimessa che non è stata ancora individuata.

Questa somma di delibere avanti e indietro credo abbia fatto felici i professionisti di questa città, mi riferisco ai notai, ai commercialisti, agli estimatori degli immobili, poi alla fine è tutto un costo che grava sui cittadini.

La delibera è monca perché al di là del fatto che AMI viene messa in liquidazione, non si capiscono i mezzi con i quali si potrà arrivare a questa

liquidazione. Il patrimonio passa alla S.P.IM. che paga i debiti di AMI, allora il problema è un altro. La S.P.IM. in quest'aula non l'ha audita nessuno. Abbiamo audito l'ASEF, l'AMIU, l'AMT, ma la S.P.IM., no. Se la S.P.IM. deve accollarsi questi debiti deve vendere qualche cosa, ma ieri l'assessore ci ha detto che le rimesse non si toccano, allora? I 15-20 milioni dove li andiamo a prendere? Questo nessuno ce l'ha detto. L'ordine del giorno di Gagliardi è puntuale: noi vogliamo sapere ogni 6 mesi che cosa succede.

Il problema è anche un altro. Una volta sistemati i lavoratori, abbiamo la contezza che i beni che vengono ceduti siano sufficienti a pagare i debiti? Oppure qualche società, qualche privato fornitore si vedrà decurtato fra due o tre anni con una falcidia di tipo fallimentare?

Questi dubbi mi sono confermati dal parere posto in calce alla delibera laddove il dirigente Villa dice "Favorevole pur evidenziando che per eventuali oneri a carico del Comune, ad oggi non determinabili conseguenti all'operazione, non sono dedicate specifiche risorse nei documenti previsionali attualmente in fase di approvazione". Di cosa stiamo parlando? Io non riesco a capirlo!

Abbiamo detto che la mettiamo in liquidazione, ma il liquidatore verrà fornito dei mezzi necessari o no? Ancora più grave è che si va ad inserire sulle dimissioni del Presidente della S.P.IM. che restano al momento oscure. Evidentemente c'è sotto qualcosa. Vorrei che l'Assessore Pissarello e il Sindaco rispondessero, infatti presenterò un'interrogazione nei prossimi giorni. Credo che questo rappresenti uno dei fatti bui di questi primi mesi della nuova stagione.

Queste sono le mie perplessità che non vengono assolutamente fugate da questa delibera, anzi me le aumentano.

Vorrei che l'assessore fosse chiaro sui mezzi di come si può arrivare a questa liquidazione e sulla contezza che da un lato non siano vendute le autorimesse e dall'altro che questa liquidazione non gravi sulle tasche dei cittadini.

Il mio voto, e penso anche quello del mio gruppo, sulla delibera nel suo complesso sarà un secco "no" per la mancanza assoluta di chiarezza".

### **BERNABO' BREA (GRUPPO MISTO)**

"Le ricordo che avevo presentato una mozione d'ordine".

### **GUERELLO – PRESIDENTE**

"La Giunta deve esprimersi anche sulla richiesta di mozione d'ordine di Bernabò Brea di votare per parti separate la delibera".

**VICESINDACO PISSARELLO**

“Non mi pare possibile. Nell’ambito dell’accordo si fa riferimento alla liquidazione e nell’ambito della delibera si fa riferimento all’accordo in maniera integrata. Approvare l’accordo vuol dire approvare la liquidazione.

**BERNABO’ BREA (GRUPPO MISTO)**

“Normalmente una richiesta di votazione per parti separate viene poi votata dal Consiglio Comunale”.

**DANZI’ - SEGRETARIO GENERALE**

“Il Consiglio si può esprimere solo se c’è il parere favorevole del proponente”.

**PIANA (L.N.L.)**

“La delibera che oggi viene portata alla nostra attenzione è gravemente priva di dati e di dettagli. Si chiede un impegno e la condivisione da parte del Consiglio a fare in modo che l’Amministrazione vada verso la cessione di immobili a S.P.IM.. Con l’emendamento presentato dal collega Costa, che condividiamo, abbiamo chiesto che la scelta seguita sia quella di riportare nelle disponibilità dei comuni questi immobili.

Io non sono del settore, però avrei apprezzato se in Commissione ci fosse stata presentata quella che sembrava un’idea condivisa dalla maggioranza e che poi, invece, ha scelto, per evidenti valutazioni, di riportare la cessione degli immobili a S.P.IM..

Si parla di cessioni a terzi di altri beni immobili senza conoscere quali siano. Ieri in Commissione l’assessore ne ha accennato ad alcuni in maniera disordinata e disorganica, così come non sono state rese in maniera chiara quelle che sono le proprietà immobiliari attualmente assegnate ad AMI.

E’ singolare parlare anche della costituzione di una società tra AMI e Genova Parcheggi una volta risolta la liquidazione finalizzata ad interventi sulla mobilità privata, senza che i tempi e le procedure di liquidazione siano stati previsti; siano stati inseriti all’interno di questo atto; siano stati sottoposti al controllo del Consiglio.

Mi auguro che l’Amministrazione terrà fede agli impegni che si vorrà assumere dopo la votazione degli emendamenti e degli ordini del giorno presentati da altri colleghi proprio nel riferire al Consiglio puntualmente quelli che saranno i dettagli di questa operazione.

Altrettanto grave è la mancanza dell'individuazione del metodo di ripianamento del debito: la copertura finanziaria è inesistente. Il parere espresso dagli uffici, infatti, pone in difficoltà e queste sono questioni non strumentali, ma questioni che sono state anche condivise e che hanno posto in difficoltà alcuni colleghi di maggioranza. Lo si è capito dagli interventi nella Commissione di ieri e lo si è capito ancor di più dalla presentazione dell'ordine del giorno n. 12 nel quale alcuni colleghi hanno chiesto di predisporre gli atti necessari affinché vengano dedicate specifiche risorse nel caso in cui la liquidazione di AMI dovesse comportare oneri per il Comune.

Mi auguro, soprattutto per i cittadini genovesi, che questi oneri per il Comune non si debbano mai presentare perché sarebbero un'ulteriore difficoltà finanziaria del nostro ente. E' evidente che questa operazione presenta una serie di situazioni non chiare.

E' impossibile non fare della dietrologia e mi riferisco a quanto diceva ieri il consigliere Danovaro, perché questo è l'epilogo di un'operazione che è partita quattro anni fa e che era tesa alla costituzione di AMI unicamente per trovare un socio privato per AMT. Operazione che la Lega ha fortemente contestato.

In questa operazione la conseguenza automatica doveva essere quella che AMI fosse portata rapidamente verso l'estinzione, invece per anni ha costituito un buco per il bilancio comunale per diversi milioni di euro. Sono state assunte persone alle quali sono state affidate consulenze con procedure non del tutto trasparenti. E' stata venduta la rimessa di Boccadasse che costituiva uno dei patrimoni più importanti. Ci siamo ritrovati ad avere oggi un sito che si prepara ad essere oggetto di un intervento edilizio di notevole entità, quasi in odore di speculazione. Abbiamo rischiato anche la vendita della rimessa di Staglieno e si vocifera l'ipotesi della vendita dell'Officina Guglielmetti, di cui l'assessore non mi ha fornito risposte in merito.

Ho letto attentamente l'accordo con le rappresentanze sindacali. Ci sarebbe piaciuto che l'Amministrazione in questo atto esplicitasse come intende intervenire e vigilare nel futuro affinché AMT rispetti gli accordi, per esempio quelli che prevedono la sostituzione dei pensionati con i dipendenti ex AMT passati da AMI ad A.S.Ter., o altre partecipate.

L'esperienza che ha caratterizzato la gestione a seguito dell'accordo del 2004 hanno insegnato che se agli impegni non seguono fatti concreti si trascinano nel tempo situazioni assai gravose, specie quando a subirne le conseguenze sono direttamente i lavoratori.

Per questi motivi noi sulla delibera esprimiamo il nostro parere negativo.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno voterò "no" al primo perché ritengo che impegnare a fare in modo che gli utili derivanti dalla tariffazione delle soste regolamentate siano impegnati per il sistema del trasporto pubblico

sia un discorso molto generico. Mi piacerebbe, invece, che la maggioranza impegnasse la Sindaco e la Giunta a predisporre e presentare al Consiglio un progetto serio sull'utilizzo dei fondi derivanti dalla tariffazione e su progetti mirati e concreti.

Sono favorevole agli ordini del giorno nn. 2, 3, 4, 5, 6. Condivido anche l'impegnativa chiesta dal collega Bernabò Brea con l'ordine del giorno n. 7.

Voterò contro l'ordine del giorno proposto dalla consigliera Cappello perché mi sembra non attinente con la discussione di oggi e con la delibera sottoposta al Consiglio, cioè la liquidazione di AMI, perché si parla di AMT, di nuove forme tariffarie, incentivanti per l'utilizzo del mezzo pubblico, sicuramente questioni molto importanti e sulle quali dovremmo dibattere e discutere.

Mi asterrò sull'ordine del giorno n. 9 per gli stessi motivi.

Ci auguriamo che da tutte queste impegnative che sono molto ambiziose, l'Amministrazione Comunale, concretamente, soprattutto nei confronti della Regione, ponga in essere delle iniziative per fare in modo che il Comune riesca ad usufruire di fondi più adeguati per la gestione di tutto il comparto del trasporto e la sua rivisitazione nel complesso.

Voterò a favore anche dell'ordine del giorno n. 10. Voterò a favore dell'ordine del giorno n. 11 presentato dal collega Nacini nell'interesse e nell'attenzione che questa Amministrazione porrà nei confronti dei lavoratori e degli appalti.

Voterò a favore di tutti gli emendamenti presentati dai colleghi di Forza Italia.

Voterò contro, per i motivi detti precedentemente, l'ordine del giorno che impegna a predisporre atti necessari per eventuali oneri per il Comune derivanti da questo tipo di operazione. Invito i colleghi che l'hanno presentato a valutare attentamente il loro voto nei confronti della delibera, perché se sono arrivati a porsi un problema di questa natura hanno sicuramente compreso che potrebbero presentarsi delle responsabilità oggettive che potrebbero essere gravose per chi si è assunto questo tipo di responsabilità.

Voterò a favore anche dell'ultimo ordine del giorno presentato dal collega De Benedictis".

## **MUSSO (GRUPPO MISTO)**

“Non solo le vie dell'inferno sono lastricate di buone intenzioni, ma anche le delibere di questa Amministrazione. Credo che ci sia una buona intenzione che fa premio su qualunque altra cosa, cioè l'esigenza di rispettare una serie di impegni presi con i lavoratori.

Da questo punto di vista vorrei dire, a proposito della proposta del consigliere Bernabò Brea che non sarà posta in votazione, che se si fosse potuto

accedere ad una votazione per parti avrei votato favorevolmente sulla parte riguardante il rispetto degli impegni assunti con i lavoratori.

Probabilmente non voterò perché fra un quarto d'ora ho lezione, mi scuso in anticipo, lo dico a beneficio di chi conta le mie presenze e le mie votazioni per commentare il fatto che qualche volta sono presente all'appello, ma non alle votazioni.

Il caso AMI va inquadrato in un discorso più ampio. Ieri una rivista scientifica, forse la più autorevole del mondo in materia di economia e trasporto, ha deciso la pubblicazione di un ampio rapporto in cui si vede con ragionevole certezza che in tutti i paesi in cui si è andati negli ultimi 10-15 anni verso la liberalizzazione della gestione del Trasporto Pubblico Locale si sono avuti dei forti guadagni per la collettività in termini di riduzione dei costi dei biglietti, di aumento della frequenza del servizio e di altri indicatori di qualità.

E' un risultato che può essere accolto con ragionevole fiducia, perché è una sede scientifica e ha superato una serie di vagli molto duri. In Italia in ottemperanza ad un orientamento europeo ormai più di 10 anni fa ci fu un decreto in questo senso che non era il decreto *Tocqueville*, ma era il decreto Burlando. Promulgato da un Ministro dei Trasporti già iscritto al Partito Comunista Italiano, quindi non da un pericoloso sovversivo di tendenze liberiste quale io posso eventualmente essere ritenuto.

Nelle varie realtà locali, Liguria non esclusa, ci fu una serie di convulsioni per evitare in tutti i modi di addivenire a quella liberalizzazione del servizio e alle gare per la gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale.

Queste convulsioni in Liguria hanno preso la forma di una legge regionale fatta, sostanzialmente, sul caso di Genova. La gara per la gestione servizio fu evitata grazie alla possibilità di fare una gara per la scelta di un socio privato. Per trovare questo socio privato si dovette ricorrere all'espedito di scorporare le perdite AMT portandole in un'altra società. A questo punto sono risultate più evidenti a chi era particolarmente disattento, perché un osservatore attento riesce a vedere 24 milioni di perdite anche se sono nella pancia di AMT e non necessariamente se vengono portate in un'altra società.

Ha ragione il consigliere Farello a dire che se noi facciamo un conto complessivo dei conti dell'AMT e di quelli dell'AMI troviamo che queste perdite si sono in realtà ridotte, da circa 30 milioni in allora a circa 20 milioni ad oggi; il risparmio di una decina di milioni per circa sei è da attribuirsi all'AMI che è passata, in meno di due anni di gestione, da una perdita di 24 milioni ad una perdita di 18 milioni circa.

Questo è importante perché vuol dire che dal punto di vista gestionale la scelta politica, è criticabile, l'ho criticata e l'hanno fatto altri meglio di me, l'operazione è stata ben lontana dall'essere fallimentare. Il cittadino genovese, la Corte dei Conti sta indagando, ha sulle proprie spalle meno costi rappresentati da queste perdite di quanti ne avesse prima. Questo risultato ha

pochi eguali in aziende liguri di queste dimensioni in un arco di tempo così breve.

Anche AMT ha ridotto le proprie perdite e l'ha fatto attraverso l'aumento del biglietto, ma anche questo è un risultato conseguito. Allora la considerazione che va fatta adesso è di segno opposto, cioè quali sono le motivazioni dal punto di vista economico-aziendale-gestionale per fare l'operazione che oggi ci viene proposta? La risposta è: "Nessuna". Al di là della buona intenzione di cui parlavo all'inizio, dal punto di vista dell'efficienza gestionale questa è una sciocchezza.

Per questo motivo io sono contrario al fatto che sia proposto un impianto di questo genere.

Ci sono altri problemi, uno grave ed altri minori. Quello grave, a mio avviso, è che questa operazione ha dei costi e su questi costi si stende qualche velo un po' dubbio. Se si va a vedere il parere di regolarità contabile si evidenzia che "Eventuali oneri a carico del Comune, ad oggi non determinabili, non sono dedicate specifiche risorse". Questo è un parere preoccupante e preoccupa anche il Segretario Generale che nel parere di legittimità richiama questo parere di regolarità contabile.

Se ci sono questi maggiori costi, prevedibili e sostanzialmente previsti, anche l'ordine del giorno a firma del consigliere Grillo Luciano dà qualche preoccupazione in questo senso, bisognerebbe capire se questo significherebbe avere ancora più tasse comunali o avere biglietti ancora più cari. In nessuno di questi due casi credo che potremmo come consiglieri essere contenti del risultato.

Queste sono le due grandi perplessità che mi inducono ad un orientamento contrario a quanto è proposto.

Ci sono alcune questioni minori, ad esempio costituire una società fra AMI e Genova Parcheggi S.p.A., e non so se una società in liquidazione possa costituire un'altra società. Al di là delle questioni giuridiche che lascio agli avvocati, faccio presente che Genova Parcheggi S.p.A. già adesso può svolgere le attività che vengono ipotizzate per questa costituenda società. C'è da chiedersi perché non l'abbia fatto e/o c'è da chiedersi se questa nuova società dovesse avere qualche particolare privilegio rispetto ad operatori privati.

Credo che il discorso sulle rimesse e altre alienazioni di beni immobili sia molto delicato. C'era un Piano della Logistica fatto da AMI che forse doveva essere richiamato in modo da capire quali beni sono destinati all'alienazione e quali no. In particolare c'è una novità importante, che io condivido, cioè la volontà di introdurre il tram, ma questo ha delle conseguenze anche in termini di rimesse. Quale sarà la rimessa del tram? Sarà forse quella di Staglieno? Se così fosse confligge con il Piano della Logistica.

Ritengo, quindi, che ci sono maggiori dettagli necessari per configurare meglio il piano di alienazione degli immobili. Su questo c'è un'altra

annotazione, non c'entra con questo ma che è rilevante, che richiama la massima trasparenza nell'alienazione di qualunque cosa, rimesso altro non sia un domani più funzionale al funzionamento del sistema del Trasporto Pubblico.

Non vorrei che si ricadesse nella vicenda di Boccadasse. Questa vicenda è andata relativamente bene perché dal prezzo basso al quale è stata venduta la rimessa dall'AMI ne ha tratto vantaggio un'altra società comunale, la quale poi ha rivenduto questa rimessa ad un prezzo molto maggiore, ma il beneficio è rimasto nelle tasche dei contribuenti genovesi e della collettività genovese. Così non sarebbe stato se questa società invece di essere una società del Comune di Genova fosse stata privata.

Ovviamente AMI non si è inventata il prezzo di vendita di questa rimessa, l'ha chiesto ai consulenti che hanno fatto dei pareri giurati. Credo che sia stato molto importante il fatto che questa plusvalenza, che la TONO ha conseguito su questa compravendita, sia rimasta nelle tasche della collettività genovese e non sia finita in mano ad uno speculatore privato.

Ultima questione che mi ha suscitato qualche perplessità è che a suo tempo nella gara per la scelta del socio privato, la RATP, che non è proprio l'ultimo arrivato perché è la società che gestisce i trasporti dell'area metropolitana di Parigi, fu esclusa perché aveva proposto nella sua offerta di occuparsi anche del servizio di manutenzione. Mi domando se questo aveva un senso e dal punto di vista giuridico se questo non può configurare qualche problema.

Per tutti questi motivi il mio orientamento è contrario anche se, come ho già detto, non avrò modo di votare e non avendo modo di votare non vi tedio con la mia posizione sull'ordine del giorno”.

### **GAGLIARDI (F.I.)**

“Oggi ho sentito tanti bei discorsi da parte soprattutto della maggioranza sul trasporto, su AMT, sui risparmi di AMT. Eravamo fuori tema perché all'ordine del giorno c'è “Liquidazione di AMI”, peraltro con costi non ancora quantificabili per le tasche dei genovesi.

Che AMT abbia guadagnato da questa cessione non c'è dubbio, come fin dall'inizio non c'erano dubbi che l'operazione AMI era una sciocchezza, perché se ne parlava in questa città da vent'anni con Italimpianti ed era stata scartata perché non c'era mercato. Se ci fosse stato mercato AMT avrebbe tenuto questa possibilità di mercato per sé stessa.

In questa delibera non c'è chiarezza: manca il conto economico, manca la scheda contabile degli immobili vendibili. C'è questo caso strano che ripercorre l'operazione Comune, TONO, S.P.IM, Cooperative rosse, che non hanno guadagnato niente secondo il mio amico Musso. Ha sbagliato tutto il Comune.

Noi vorremmo chiarezza da parte dell'Amministrazione. Dice che sono 30 milioni di danno per l'erario per il Comune, lo dice la G.d.F., articolo su "Repubblica".

Il destino cinico e baro ha creato questo disastro AMI, ma erano tutte persone in buona fede, peccato che il cittadino deve pagare. Non credo che a termine di legge il Liquidatore possa collocare in S.P.IM. i beni AMI. Se io offro di più di quello che offre S.P.IM. il Liquidatore conferiva a SPIM i beni di AMI, non lo so.

Il discorso delle S.p.A. non sta da nessuna parte d'Italia, così come non sta in nessuna parte d'Italia un'operazione tipo AMI, perché solo a Genova si è attuata un'operazione di questo tipo, il problema è capire.

E' ovvio che i lavoratori sono stati tutelati ed era dovere dell'Amministrazione, ci mancherebbe altro, però stiamo attenti alla demagogia di essere lavoratori di aziende comunque che vadano bene o che vadano male. Genova è un cimitero di aziende e di lavoratori che non ci sono più perché si sono salvaguardate aziende che economicamente andavano male e adesso i lavoratori non ci sono più.

La delibera è molto contraddittoria, lo si vede anche nella copertura finanziaria che dice: "Il presente provvedimento non necessita di copertura finanziaria, l'attestazione di copertura finanziaria sarà rilasciata su eventuali successivi provvedimenti". Quella successiva dice che eventuali oneri a carico del Comune si andranno a valutare. Il problema è che non a caso la maggioranza, e concordo con loro, ha proposto l'ordine del giorno n. 12 a tutela anche delle tasche dei consiglieri comunali. Non c'è dubbio che questo è un impegno di spesa al "buio".

D'accordo che AMI è un'azienda che va benissimo, non ho ancora capito cos'è successo, un giorno ce lo spiegherà il Prof. Musso insieme al mio amico Vassallo che scriveranno un libro "Il caso AMI". Questa occasione perduta, straordinaria.

Ho ribadito che ogni sei mesi l'Amministrazione dovrà informare il Consiglio Comunale sull'operazione. Devo anche chiedere che mi si chiarisca dove vanno a finire i mezzi che prima andavano nelle rimesse. Il giorno che le cooperative costruiranno le 120 palazzine per i poveri genovesi dove vanno a finire questi mezzi? Li troveremo in Corso Italia? Genova Parcheggio se ne farà carico? E dove vanno a finire tutti gli altri mezzi?

Il problema è che non c'è nessuna volontà di denunciare, c'è solo volontà di dire: "Stiamo attenti a non fare più sciocchezze di questo tipo". Se uno fa un errore almeno si faccia un'autocritica o stia in silenzio.

C'è un'inchiesta della G.d.F. che dice certe cose, che ci sono stati certi percorsi di vendita. Chiedo quale percorso diverso otterremo da questa operazione? Non c'è scritto. E' inutile parlare di AMT, del trasporto pubblico

locale, della Regione, la delibera di oggi non è il futuro del trasporto pubblico, è la liquidazione AMI con annessi e connessi.

L'assessore non ci ha ancora risposto e per questo motivo io voterò convintamente contro la delibera. Anche con i lavoratori avrei votato contro, perché non ci sto ai giochi demagogici. Questa operazione non si doveva fare perché AMI doveva andare in liquidazione a suo tempo in modo indolore e tranquillo, invece sono state fatte assunzioni, c'erano dieci-quindici dirigenti super pagati, per il merito di chi? Che necessità c'era di tutto questo? Nessuno me l'ha ancora spiegato.

C'è gente che non sbaglia mai, che fa sempre bene. Se sbaglia lo fa per i lavoratori, ma tutti conosciamo delle persone che non lavorano, lo dico a quelli della sinistra. Questo è il problema che dovete porvi se volete fare le persone serie.

Questi sono provvedimenti della Giunta passata e siamo d'accordo, ma dal 2009 non sarà fatto nessuno sconto a questa Giunta".

### **SCIALFA (P.R.C.)**

"Ringrazio il consigliere Gagliardi che dal mio punto di vista ha un pregio: parla molto chiaro e non in "politichese".

Secondo i suoi parametri andrò fuori tema, però mi pare che ci sia andato anche lui rispetto al titolo iniziale che aveva dato. Voglio dire al consigliere Costa, da cui imparo la complessità della politica, che lei è stato poco attento perché l'intergruppo "Arcobaleno" esiste qui dentro da almeno 4 mesi, è stata la prima esperienza in Italia. Seguire le vostre giravolte nominalistiche è difficile, quindi fate fatica a capire le nostre.

Lei ha ragione a dire che è iniziata la campagna elettorale, il compagno Nacini non ha bisogno di essere difeso da me perché si sa difendere da solo, ma mi risulta che nella passata amministrazione il compagno Nacini e Rifondazione Comunista votarono "no" e che il gruppo che allora si chiamava Forza Italia uscì, può darsi che io sia male informato.

Vorrei procedere su un'altra questione perché è vero che i nomi sono conseguenza delle cose, nomina sunt consequentia rerum! In quest'aula è stato detto ieri e anche oggi in parte, ma per lapsus froidiano non si è parlato tanto di lavoratori quanto di creditori! Guardate, che lo dico senza alcuna malizia, e capisco che ognuno affronta le cose dal proprio punto di vista, e non a caso i miei compagni di partito e il sottoscritto parlano di lavoratori, qualcuno di Forza Italia parla di creditori! Ma proprio perché io sono convinto che storicamente i partiti di Sinistra abbiano difeso i lavoratori, e non credo di poter essere smentito su questo, è più grave se la Sinistra tradisce i lavoratori!

In questo caso non mi pare ci sia stato questo tradimento e una cosa così eclatante come si vuol far credere. Ha ragione il collega Musso quando dice che

le vie dell'inferno sono lastricate di buone intenzioni, però ha detto qualcosa che mi spaventa, perché sono due le parole che mi spaventano quando si parla di questioni politiche: infatti se si parla di questioni storiche, filosofiche o scientifiche, ci può stare, ma quando si parla di politica sentir dire 'Questa rivista è autorevole scientificamente e rappresenta l'oggettività', con la tesi sottesa che il liberismo è meglio di altro, ritengo la cosa opinabile.

Potrei fare molti esempi su come il liberismo abbia portato effetti negativi anche nel nostro paese: io credo che noi siamo un po' vittime di un sequestro di cultura che parte dal capitalismo selvaggio. Siamo di fronte ad una americanizzazione sociale, con effetti devastanti anche sulla nostra scuola, sul movimento operaio e sulla politica estera. Ma, detto questo, concludo: ammesso che si sia aperta la campagna elettorale, su una questione così grave e pressante io invito veramente tutti a risolvere concretamente questa partita (mi pare che la volontà ci sia da parte di tutti) e a non trascinare questa questione in una campagna elettorale che, lo dico a tutti i miei colleghi!, sarà una campagna elettorale pessima, che si giocherà con regole pessime e avrà un pessimo vincitore, chiunque esso sia! E non illudiamoci, tra un anno e mezzo andremo di nuovo al voto, è quasi sicuro!

Quindi, visto che siamo veramente nel *pessimo*, direi che questa cosa almeno dovremmo tenerla fuori dalla campagna elettorale".

## **COSTA (F.I.)**

"Voglio dire alcune cose perché i colleghi che mi hanno preceduto hanno spaziato e approfondito la materia, soprattutto mi riferisco ai colleghi Basso e Gagliardi che, in maniera chiara e forte, hanno evidenziato le problematiche e le criticità di questa delibera.

Quando noi parliamo di lavoratori, noi li consideriamo certamente una risorsa non solo dell'azienda ma di tutta la comunità. Sono state tante le battaglie che ha fatto il nostro gruppo e anche l'On. Alberto Gagliardi, quando era di sua responsabilità, quando andava in crisi una azienda genovese, e io ricordo ancora i manifesti in cui si sottolineavano queste situazioni.

Queste crisi sono state determinate da una cattiva interpretazione della gestione delle aziende cittadine perché la cultura che ha dominato Genova negli ultimi anni ha interpretato i lavoratori non come risorse ma come assistiti! Siamo sempre stati di fronte ad una forza politica che non è in grado di rendere efficiente e produttiva l'azienda che controlla, ma si limita a chiedere risorse senza spremersi il cervello! Una forza politica che non ha la capacità di fare una reale analisi economica, finanziaria e gestionale e di chiedere al management di questa azienda di fare il proprio dovere!

Perché siamo contrari a questa delibera? E' stato fatto accenno ad un nostro precedente voto su AMI, ma noi avevamo dato fiducia con l'astensione,

pur avendo dei dubbi.... Avevamo dato fiducia perché ci era stato detto che c'era la crisi assoluta, c'era crisi assoluta! ed era stata prospettata come l'unica soluzione possibile dopo mesi e mesi di studi e approfondimenti.

Ora invece torniamo con una nuova delibera che porta in sé perplessità enormi: si veda l'ordine del giorno che è stato citato, il n. 12; si vedano le relazioni sulla percorribilità giuridica, finanziaria e contabile che evidenziano dubbi e perplessità enormi! Noi non vediamo le analisi sulle responsabilità e non capiamo cosa ha portato a questo, non c'è una indicazione per evitare che si perpetuino gli stessi errori!

Parliamo del patrimonio. Noi abbiamo visto che ogni sei mesi un pezzo della città veniva venduto o svenduto! Noi temiamo che tra qualche mese ci ritroveremo con un analogo provvedimento, con una situazione patrimoniale peggiore, perché due anni fa noi avevamo ancora le dighe, gli immobili, tutta una serie di cose che non abbiamo più! Pochi mesi fa è "partita" una rimessa e tra qualche mese magari ne partiranno altre, e noi ci ritroveremo nelle condizioni di non aver fatto una analisi delle cause che hanno portato a questa situazione. In questo modo si danneggeranno i lavoratori che diventeranno sempre più poveri, sempre nell'ansia di vedersi garantire il posto di lavoro.

La differenza tra noi e voi è proprio questa: noi interpretiamo i lavoratori come risorsa della comunità, non come degli assistiti a cui fare delle cortesie, e per poter fare questa differenza bisogna capire perché una azienda ha questi problemi!

In altre città europee il trasporto pubblico è una risorsa economica, in molte città è in attivo, non in passivo, e non a caso è venuto un operatore privato straniero per mettere in ordine questo servizio, ovviamente con tutti le riserve che su questo possiamo esprimere.

Pertanto il nostro voto non potrà essere favorevole alla delibera, anche perché vogliamo incidere pesantemente e controllare l'esecutivo affinché ci sia una presa di responsabilità su questo settore, perché noi temiamo che tra qualche mese torneremo qui con una situazione peggiore di quella di oggi, con meno risorse da poter mettere in campo.

Assessore, lei adesso sorride, ma non so se tra qualche mese continuerà a sorridere su questa pratica, perché i margini di manovra che avrà saranno sempre più ridotti!

Ora è il momento di assumersi delle responsabilità, di capire gli errori, capire cosa ha portato alla vendita, o meglio alla svendita, degli ultimi gioielli di famiglia. Non vorrei che fossimo costretti ad impegnare anche il nostro standardo!"

## **DELPINO (COM. ITALIANI)**

"Credo che questa delibera sia coerente con gli atti che il Consiglio ha portato a compimento da quando si è insediato, quindi basterebbe questo per dire che possiamo chiudere la partita e andare avanti.

Onestamente non è facile poter esercitare uno spirito critico su una delibera che poggia su un accordo sindacale complesso dove tutti gli aspetti sono stati analizzati, dove verso tutti i segmenti è stata fatta una autopsia! Spiace anche, ogni volta che si tocca il tema del trasporto pubblico locale, ricominciare sempre tutto da capo, assistere ad un balletto di responsabilità all'interno del quale si scopre che Costa ha sempre avuto ragione, Nacini ha sempre avuto torto, antropologicamente, perché è comunista e quindi ha torto per definizione, e ha un'impronta di DNA intrecciata con tante falci e martello che non possono essere ovviamente portatrici di verità!

Credo che questa non sia la stagione adatta alla ricerca delle colpe; questo è il momento di scegliere una strada che ci faccia uscire dal pantano, il momento dell'etica della responsabilità e della solidarietà.

Noi comunque siamo moderatamente soddisfatti del fatto che in una situazione così pesante si sia riusciti a salvaguardare, pur con qualche ombra che cercheremo di chiarire, i diritti dei lavoratori e su questo oggi abbiamo sentito belle parole da parte del Vicesindaco, cose di cui terremo conto nella nostra analisi: vorremmo che il tema del diritto al lavoro non fosse abbandonato neppure per i lavoratori degli appalti e ci permettiamo anche di dare qualche suggerimento in proposito.

Di questi lavoratori abbiamo capito che una parte avrà delle certezze per quanto riguarda l'occupazione, anche per il rinnovo dell'appalto per tutti quei servizi che possiamo chiamare accessori, mentre siamo più preoccupati per quei lavoratori che fanno servizio di manovra, ecc. Non so se abbiamo interpretato correttamente tutto, ma ci piacerebbe che di questi lavoratori si tenesse conto, ci piacerebbe che questi lavoratori che hanno anche caratteristiche professionali specifiche (sono quasi tutti in possesso della patente KD) fossero in qualche modo considerati nelle future assunzioni, e che ciò riguardasse anche coloro che eventualmente in una chiamata pubblica possono avere superato un limite di età, ma che da vent'anni lavorano nelle rimesse, svolgendo attività non solo di spostamento dei mezzi ma, per esempio, anche di soccorso.

Un secondo suggerimento è di inserire questi lavoratori in speciali graduatorie di mobilità dalle quali, pertanto, si potrebbe attingere direttamente.

Un terzo suggerimento è che se AMT riorganizzerà il servizio delle manovre al proprio interno e dovesse accedere ad assunzioni esterne, mi sembrerebbe auspicabile che ci fosse la possibilità di fare una ripartizione tra *giovani* lavoratori e *questi* lavoratori.

Consegno queste riflessioni che sono sicuro, Vicesindaco, lei farà sue, insieme a quella di rimarcare quanto le maestranze di questa azienda, nei limiti di un quadro generale pesante, siano riuscite a produrre per migliorare l'efficienza.

Dobbiamo dare un segnale di riconoscimento, lo abbiamo fatto altre volte ma lo vogliamo fare ancora adesso, nel momento in cui per molti lavoratori questo distacco può essere anche amaro: non ci sono solo i diritti misurabili, l'occupazione e il salario, ma c'è anche la propria identità, la propria dignità, la consapevolezza di aver creduto e fatto parte di un progetto, di aver costruito qualcosa! E' per questo che chiediamo di attivare una strategia particolare dell'attenzione per coloro che non saranno collocati inizialmente, funzionalmente, alle dipendenze di AMT; che ci sia l'impegno di portare tutti sotto lo stesso tetto; che questi lavoratori non si trovino scavalcati, quando si faranno nuove assunzioni, sotto la condizione di ricorso a specifiche funzionalità: abbiamo capito che le "specifiche funzionalità" sono quelle alte, per cui per le altre professionalità possiamo anche chiedere di tenere conto della graduatoria esistente ed eventualmente di ricorrere a corsi di qualificazione, proprio allo scopo di non creare tensione tra i lavoratori.

Ci sono altri dati che noi consideriamo positivi nella loro enunciazione, ma che poi dovremo analizzare quando concretamente verranno declinati: mi riferisco a quanto previsto al punto n), ossia cercare di stabilizzare tutti i lavoratori precari di AMT e di AMI. In particolare ricordo di aver presentato un articolo 54 su quei sette lavoratori di AMI, alcuni dei quali, o quasi tutti, sembrano avere professionalità chiave per portare avanti il lavoro.

Per noi questo del lavoro precario è un obiettivo irrinunciabile, è un obiettivo irrinunciabile per la Sinistra Arcobaleno, e riteniamo debba esserlo di questa Giunta! In tema di lotte al precariato ci troverà sempre al suo fianco signor Vicesindaco perché, ripeto, è un tema irrinunciabile della nostra azione politica.

I Governi che si sono succeduti non hanno prodotto una politica, e mi riferisco a tutti i Governi, quello precedente e anche questo, non hanno prodotto una politica a favore del governo delle città, e soprattutto non hanno affrontato il problema del trasporto pubblico locale. Ci sono nuove elezioni, ci saranno nuovi eletti, e noi vorremmo che tutti avessero presente il nostro ruolo, il ruolo degli Enti Locali, il ruolo delle assemblee elettive, il ruolo dei servizi che i comuni devono svolgere, e soprattutto il tema del trasporto pubblico locale che deve essere considerato un tema strutturale, risolvibile una volta per tutte: non si può andare avanti con due grossi buchi neri, come qualche volta ha ricordato il compagno Farello, quello del trasporto pubblico locale per i Comuni e quello della sanità per le Regioni.

Le privatizzazioni hanno mostrato dei limiti, specialmente in tema di trasporti, come ricordava il compagno Bruno, e critiche sono venute anche da

ambienti liberali, se si considera il trasporto ferroviario: vorrei che in proposito il collega Musso desse una telefonata al prof. Cofrancesco, una delle più grandi menti del pensiero liberale che abbiamo in questa città!

Avere un trasporto pubblico efficiente, sostenibile, sicuro, è un diritto non solo degli utenti ma di tutti i cittadini, ed è per questo che noi lo consideriamo un bene comune secondario, un qualcosa che deve andare al di fuori delle regole del mercato, e su questi temi noi cerchiamo di batterci e di andare verso questo obiettivo".

### **BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO)**

"Prendo atto del parere del Segretario Generale che ha respinto, motivandola, la mia richiesta di votazione per parti separate, nel senso che ovviamente io sono assolutamente d'accordo e, se si fosse fatta la votazione per parti separate, avrei dato il mio voto favorevole in merito alla soluzione che viene data al gravissimo problema del personale. Io mi auguro che poi l'accordo trovi effettivamente applicazione e che un domani, una volta terminata la procedura di liquidazione, non vi siano sorprese, ma ovviamente su questo è compito del Consiglio Comunale vigilare perché tutto vada secondo gli accordi che sono stati raggiunti.

Credo che da parte dei colleghi di Centro Destra sia stata bene sottolineata quale è la soluzione. Noi riteniamo che questa delibera, così come è stata presentata, non sia votabile. Alla luce dei pareri che sono allegati alla proposta, che pure sono pareri razionali e logici, credo che lo stesso parere del Revisore dei Conti perda significato nel senso che si rimanda ai pareri di regolarità contabile e di legittimità che, di fatto, evidenziano in maniera molto netta la situazione finanziaria e ci dicono che in realtà fino ad oggi non vi è ancora previsione di spesa. Come possiamo noi, opposizione, votare a favore? Sinceramente il mio voto non potrà che essere contrario, seppure con dispiacere perché questa delibera contiene pur sempre la salvaguardia dei lavoratori.

D'altra parte devo dire che, pur comprendendo le motivazioni di carattere fiscale riguardanti la difficoltà di riassumere in proprio gli immobili che facevano capo ad AMI, soprattutto le rimesse, tuttavia mantengo qualche perplessità sull'operazione perché sinceramente non credo sia opportuno che le rimesse vadano in capo a SPIM, mentre non avrei obiezioni per quello che riguarda gli altri immobili.

Sicuramente ritengo che, come ha detto il collega Piana, questa pratica avrebbe potuto essere più completa, fornendo anche un elenco di questi immobili che con la delibera accettiamo vengano messi in vendita.

Anche io credo che il riferimento alla costituzione di una società tra AMI e Genova Parcheggi in qualche modo sia sfuggita a chi ha elaborato la delibera perché sinceramente mi sembra una cosa impossibile, o forse si voleva

intendere qualcosa di diverso, ma in questo caso ritengo sia stata formulata in maniera discutibile.

Certo, arriviamo alla fine di una lunga storia, e in effetti la posizione della maggioranza di Centro Sinistra è contraddittoria: ieri ha voluto la nascita di AMI per rendere possibile la partecipazione di Transdev ad AMT, e oggi decide la morte di AMI. Sicuramente la cosa ha un senso, tuttavia mi chiedo cosa si pensava che AMI potesse fare del debito ereditato da AMT. Credo che nessuno potesse avere la bacchetta magica, ed era chiaro che sarebbe stata per lungo tempo una società gravata dalla situazione finanziaria negativa ereditata, quindi a mio avviso doveva essere scontato fin dall'inizio che questa società sarebbe stata in qualche modo in sofferenza per un lunghissimo periodo.

Devo dire che il Centro Sinistra ancora una volta ha fatto, in un recentissimo passato, delle scelte sbagliate che noi allora contestammo e che oggi hanno prodotto questa situazione ed hanno costretto a portare alla procedura di liquidazione una società partecipata dal Comune di Genova.

Per tutte queste ragioni il voto della Destra è decisamente contrario".

## **MUROLO (A.N.)**

"Ieri in Commissione ricordato un titolo de "Il Secolo XIX" del 1991: "L'AMT sull'orlo del baratro"; il collega Delpino dice che questo progetto è coerente con tutto quello che è successo fino ad oggi, ed è per questo motivo che noi daremo voto contrario alla delibera, proprio perché anche questo progetto è coerente con l'orlo del baratro su cui AMT viaggia dal 1991 ad oggi.

Ci sono concetti che sono stati confermati anche oggi, come quello di usare una azienda del Comune di Genova come ammortizzatore sociale.

Io, che lavoro nel ramo assicurativo, mi chiedo perché ogni due anni A.S.Ter., AMIU, AMT e il Comune stesso cambino società di assicurazione: le signorine delle agenzie si ritrovano da un giorno all'altro senza un lavoro. Su questo vorrei una risposta da Sinistra: perché i lavoratori delle società subappaltanti dell'AMI hanno così importanza mentre del destino lavorativo delle signorine delle agenzie assicurative nessuno si occupa! Non credo che dal punto di vista della dignità del lavoro chi lavora all'interno di una agenzia di assicurazioni abbiamo meno dignità dei lavoratori di una agenzia che lavora in subappalto ad AMI.

O pensiamo che tutti abbiano la stessa dignità e allora il comune, da oggi, si impegna a non cambiare più consulenti, subappalti, fornitori, oppure non lo facciamo più per nessuno e lasciamo la scelta al libero mercato. A meno che non si sappia che tra le signorine delle assicurazioni non contiamo nessun iscritto mentre nella società che ha il subappalto di una azienda ci sono iscritti o "amici"!

Questa è una delibera vaga ed indeterminata, non sappiamo quanto facciamo pagare ai genovesi questa operazione, non sappiamo quanto tempo durerà questa operazione! Io credo sia la prima volta che una società così grande del comune venga messa in liquidazione volontaria, non era mai successo! Ogni volta si cerca una soluzione in modo diverso, ora abbiamo trovato quest'ultima spiaggia della liquidazione "volontaria", con un danno di immagine per la città che non dico sia uguale alla spazzatura di Napoli ma poco ci manca!

Dopo il fallimento volontario, la liquidazione volontaria, da parte di una classe politica dovrebbe esserci la presa di coscienza di dire che se l'AMI è finita anche la classe politica che ha sostenuto fino ad oggi l'operazione AMI è fallita! C'è poco da fare: nel momento stesso in cui si porta la spazzatura in Germania, si dà per certo che la classe politica campana, qualsiasi colore abbia, sia una classe politica che non è stata coerente con le promesse fatte. Nel momento stesso in cui voi vi apprestate ad gravare gli stipendi da "morte di fame" con l'IRPEF comunale perché vi occorrono i soldi, dovete capire che siete arrivati al capolinea!

Ci sono altre zone d'Italia, dove ci sono i cosiddetti "comunisti illuminati", le cui società di trasporti (come ad esempio quella provinciale di Bologna) sono in attivo! La ALI di Bologna è in attivo! Ci sono zone d'Italia, quindi, dove ci sono dei comunisti che ragionano, mentre la nostra sfortuna sta nel fatto che abbiamo gli ultimi comunisti che non ragionano qui a Genova: faremo del turismo archeologico per cui porteremo i turisti non a vedere la Lanterna o l'Expo' ma gli ultimi comunisti d'Italia non in grado di ragionare!

In altri posti d'Italia, come Firenze, Bologna, l'Emilia Romagna che ha 5 inceneritori, di gente di Sinistra che ragiona ce n'è.... Io so che Bernabò Brea è dubbioso, ma è vero: da qualche parte (sono certamente pochi!) comunisti che ragionano ce ne sono! A Genova invece ci sono persone che continuano a pensare di fare degli ammortizzatori sociali con i soldi pubblici, intanto di pensionati che guadagnano poco e a cui aumentare le tasse ce ne sono!

Ribadisco il nostro no alla delibera e mi auguro che qualche Magistrato della Corte dei Conti indaghi seriamente su quello che sta succedendo nella nostra città e poi... chi vivrà vedrà!"

## **DANOVARO (ULIVO)**

"La proposta in discussione oggi con la liquidazione di AMI segna anche un punto conclusivo rispetto ad un percorso che è stato inaugurato nel 2004.

Quando si chiude una fase è giusto fare un bilancio di quanto è successo, del perché è successo, e anche di quelli che sono stati gli esiti. Tutto ciò è accaduto non per malafede o incapacità di governo di qualcuno, ma per ragioni oggettive con le quali l'amministrazione si è dovuta misurare, ossia con il fatto

che la legge Finanziaria del Governo Berlusconi, in ragione del Patto di Stabilità con gli Enti Locali, ha imposto che le spese per sostenere il trasporto pubblico locale non potessero più derivare dall'indebitamento ma dalla spesa corrente.

Quando si è determinato questo fatto, ci siamo trovati di fronte ad una emergenza che era quella di non potersi più indebitare ma di trovare risorse, e quelle risorse si potevano trovare in due modi: o estinguendo il servizio oppure recuperando risorse da altri capitoli di spesa, che poi sono quelli del sociale.

Questa è stata la sfida, la difficoltà di fronte alla quale si è trovata non solo la nostra amministrazione ma tutte le amministrazioni per poter continuare ad erogare il trasporto pubblico locale. Quindi da lì si è deciso di organizzare due società, una di servizio di trasporto e una di manutenzioni, AMI, la quale comprendesse tutta una serie di attività ma anche di inefficienze perché AMT fosse ripulita e appetibile, in modo da poter trovare un partner industriale che investisse e che quindi prendesse delle quote dell'azienda, perché servivano delle risorse.

Come è andata in questo periodo? sicuramente poteva andare meglio. Chi ha vissuto da vicino le vicende che hanno contraddistinto le due aziende, ha vissuto anche le difficoltà, a volte tentennamenti, a volte le scelte difficili che sono state fatte, magari non sempre corrette; tuttavia ora ci troviamo in una situazione per cui questa bad-company, AMI, nel tempo ha migliorato gli indici della produttività e, nonostante il contratto intercompany tra AMT e AMI sfavorevole ad AMI, è riuscita a non creare un ulteriore indebitamento ma anzi a ridurre un po' il proprio debito; ha ridotto e compresso il numero degli addetti e, nonostante ciò, ha migliorato l'efficienza del proprio servizio.

C'erano le ragioni strutturali per il fatto che avesse un disavanzo annuale di quella portata e ciò è legato prevalentemente al costo della manodopera perché un'azienda che fa attività meccanica ha dei dipendenti pagati con il contratto auto-ferro-tramvieri. Quando ci si trova in una situazione del genere, quando si ha una bad-company, o diventa una good-company o si liquida!

La scelta che noi assumiamo oggi non è una scelta che rinnega un percorso ma ne rappresenta una delle naturali conclusioni. La soluzione alternativa era fare una good-company, ma avremmo dovuto aggredire strutturalmente il problema legato al costo della manodopera. Io credo che noi abbiamo fatto una scelta giusta perché abbiamo salvaguardato la forma contrattuale e gli occupati di questa azienda; diversamente ci sarebbe stata una ristrutturazione!

Ai consiglieri del Centro Destra che hanno pesantemente attaccato tutto questo iter, voglio dire che la conseguenza logica del loro ragionamento è quella di assumersi una responsabilità che non so se qualcuno di loro si sentirà di assumersi: azzerare i capitoli di spesa sul sociale, non avere più un servizio di trasporto pubblico locale o procedere a profonde ristrutturazioni dal punto di

vista della manodopera. Quale proposta alternativa siete stati in grado di fare, coerentemente con le vostre critiche? Nessuna, perché queste sarebbero state molto più dolorose.

Veniamo dunque al merito di questa delibera che, è bene ricordarlo, intanto è figlia di un accordo sindacale: si sente parlare spesso in questo Consiglio di chi difende di più e meglio i lavoratori e io credo che votare favorevolmente la delibera significhi difenderli perché nata da un accordo con le Organizzazioni Sindacali che difendono l'interesse dei lavoratori.

Approvare la delibera significa approvare un accordo con i lavoratori, difendere forme contrattuali, livello occupazionale, perché è una delibera che si fa carico di tutte quelle problematiche legate a quei lavoratori che per tanti anni hanno operato all'interno dell'azienda.

E' una delibera che ha il merito di intervenire strutturalmente sui costi per il trasporto pubblico locale perché quel disavanzo non ci sarà più: è vero, ci saranno forme che permetteranno di giungere *progressivamente* alla copertura del disavanzo, ma è una operazione strutturale che porta il comune a liberare risorse e a fare dei risparmi.

Introduce secondo me un elemento secondo me estremamente significativo, che ha già dimostrato con Genova Parcheggi di essere funzionale all'organizzazione della mobilità privata, che è quello della costituzione, alla fine della liquidazione di AMI, di un soggetto unitario che si occuperà di questo tema, insieme a Genova Parcheggi, e che avrà il compito di implementare una serie di misure legate alla sosta e al traffico privato, cosa che ha avuto risposte positive in città e che viene sollecitata anche dai cittadini.

Non vendiamo nessun bene patrimoniale, conferiamo le rimesse ad una società interamente controllata dal Comune di Genova, con un vincolo, ossia che queste rimesse saranno comprese unicamente in una logica di una riorganizzazione della logistica del trasporto pubblico locale: non c'è nessuna svendita, anzi c'è la volontà di conservare quel patrimonio e di gestirlo funzionalmente agli interessi del trasporto pubblico locale.

Eppoi si introduce anche un criterio, un principio che è quello della mobilità interna dei lavoratori: vengono accompagnati con le misure necessarie, anche a livello di formazione, nella ricollocazione di altre aziende quelle persone ritenute non utili al processo di integrazione che con la liquidazione si sta avviando.

E' vero, si poteva fare di più e di meglio, perché ogni volta che ci si fa carico di vivere passaggi complessi, io ritengo ci siano margini di miglioramento. Noi abbiamo scelto questa strada, il bilancio finale è positivo e mi augurerei che le critiche accese portate avanti da molti colleghi della minoranza, si nutrissero anche di progetti e proposte alternative perché, in assenza di queste, penso che il bilancio che noi possiamo fare di questi anni di

riorganizzazione del trasporto pubblico locale sia un bilancio che possiamo definire positivo".

### **DE BENEDICTIS (LISTA BIASOTTI)**

"Danovaro, tu chiedi alternative... mi viene in mente che si potrebbe risparmiare sull'Istituto Deledda, che costa così tanto, sulle spese degli amministratori, sulle consulenze; magari si potrebbe vendere qualche bene che non serve, tipo l'edificio di via Bertani... INTERRUZIONI .... ti faccio solo qualche proposta!

Quello che avrei voluto sentire è che AMI è stata un fallimento politico: nessuno l'ha detto e io invece avrei voluto sentirlo da chi era presente nella precedente amministrazione!

Nell'annunciare il voto contrario, vorrei sottolineare lo strano nesso che esiste tra la attestazione di copertura finanziaria della dottoressa Santi che dice che non necessita di copertura finanziaria e quanto afferma la dottoressa Villa, in un parere di regolarità, che dice: "pur evidenziando eventuali oneri a carico del Comune, non sono indicate specifiche risorse". Questo fa pensare che, qualora ci fossero degli oneri andrebbero a ricadere sui cittadini, magari aumentando il biglietto del bus, magari incrementando le strisce gialle per poter dare più multe ai cittadini".

### **VASSALLO (ULIVO)**

"Più volte abbiamo affrontato questo argomento sia in Commissione Consiliare che in Consiglio e più volte abbiamo avuto l'occasione di dirci reciprocamente come la pensiamo sull'argomento.

In questa logica di processo che abbiamo costruito insieme vorrei affrontare l'esame di questa proposta di Giunta. La domanda che mi faccio è: questa delibera è coerente con le cose che più volte e a più voci ci siamo detti in sede di Consiglio o di Commissione? La risposta è evidentemente positiva, nel senso che in questa delibera io ritrovo tutte le indicazioni, le sollecitazioni, le preoccupazioni che abbiamo complessivamente affrontato. Ci ritrovo anche alcune delle mie polemiche, nel senso che ho sempre parlato in libertà, laicamente, al di là degli schieramenti, su tutti gli argomenti ma soprattutto su questo e probabilmente questo è un argomento che meritava anche una maggiore libertà di espressione e minori vincoli rispetto a quella che è la funzione che uno pensa di dover avere in base allo schieramento nel quale è stato eletto.

Nel merito, per parlare anch'io di qualcosa che riguarda il passato, devo dire che ho molto apprezzato l'intervento di Danovaro, non concordando però su un passaggio, nel senso che esistevano in AMI degli elementi di Bad

Company, ma esistevano altrettante, e secondo me più ampie, possibilità di trasformare un'azienda in difficoltà in un'azienda normale. Poi sono successi fatti che hanno modificato non tanto la parte produttiva quanto la parte istituzionale di riferimento e conseguentemente finanziaria. Ne cito uno per tutti: la decisione della Regione di non considerare AMI come facente parte del trasporto pubblico locale, in quanto non poteva essere considerata azienda che trasporta persone, e quindi l'eliminazione di questa azienda da un contributo che per il quinquennio 2005 – 2010 ammonta a 65 milioni di euro il che fa sballare tutta la parte finanziaria.

Detto questo, io non devo ripercorrere l'intervento fatto dal collega Musso e non voglio scrivere nessun libro insieme a lui. Ricordo solamente un passaggio fra i tanti che lui ha fatto, relativamente ai risultati finanziari, quindi parliamo di numeri. Il piano di scissione previsto prevedeva nel 2006 un disavanzo di 25 milioni di euro: il risultato 2006 è stato un disavanzo di 18 milioni di euro.

Ma il dato finanziario è molto meno importante (sarà per la mia connotazione di uomo di azienda) dei dati legati alla produzione. Cito anche qui dei numeri che sono riferiti a settembre dello scorso anno, quindi potrebbero avere delle variazioni, ma sono numeri riscontrabili da tutti coloro che vogliono capire se questa azienda è stata gestita bene o male.

98 lavoratori inidonei alla guida; voi sapete che normalmente si tratta di discopatie, quindi gente che ha un'alta professionalità specifica perché guidare un 18 metri nel traffico è molto difficile, ma se li togli dalla guida perdono la propria professionalità. Tutti sono stati utilizzati in altre attività all'interno dell'azienda. Ma nonostante queste 90 persone in meno il tempo di fermo macchina è stato inferiore del 30%, i soccorsi in linea del 17%, il costo al chilometro del 20%.

Cito un altro dato che non fa riferimento alla produzione ma al clima e al rapporto tra azienda e organizzazioni sindacali: un assenteismo che passa dal 9% al 6%. Il tasso medio di assenteismo sulle aziende di autotrasporto a livello nazionale è 11,3%. Questi risultati sono stati conseguiti con 90 persone in meno. E' arrivato lo spirito santo? No, semplicemente c'è stata un'organizzazione diversa, un processo produttivo diverso che ha posto nelle rimesse alcune lavorazioni che venivano fatte alla Guglielmetti; c'è stato quello che si chiama un piano industriale (a volte ce ne riempiamo la bocca ma non sappiamo nemmeno cos'è) che ha costruito, insieme alla gestione fatta da azienda e organizzazioni sindacali, i risultati che sono rappresentati nei numeri.

Poi può non piacere politicamente l'operazione, ma questi dati sono oggettivamente inconfutabili, anche perché se non ci fossero questi risultati non ci sarebbe stato, come c'è stato giustamente, un accanimento alla tutela di lavoratori che hanno dimostrato di valere perché se fossero stati dei "lavativi", con tanta disoccupazione che c'è in giro, il problema non sarebbe stato di

tutelare quelli che il lavoro ce l'hanno, ma hanno dimostrato di lavorare tanto e bene rispetto all'interesse complessivo dell'azienda.

Detto questo, io credo che nell'accordo sindacale si sia trasferito tutto questo percorso di contenuti e di politiche e devo dire che lo trovo un ottimo accordo. Individua gli strumenti di una strategia per la pubblica amministrazione che sono quelli che ci siamo detti la prima volta che abbiamo affrontato questo argomento, cioè uno strumento che si occupa del trasporto delle persone e uno strumento che si occupa della gestione del trasporto privato e della politica della sosta. Sono due strumenti che servono per costruire quella che è la strategia che di volta in volta andiamo affrontando in commissione quando affrontiamo pezzi di PUM, uno dietro l'altro. Questi due strumenti sono due aziende, non sono strumenti di assistenza. Secondo me l'accordo valorizza il valore industriale di queste aziende perché la miglior difesa del lavoro è un'azienda che funziona, non un'azienda che dà del lavoro.

La terza valutazione che mi fa dire che è un accordo positivo è che viene tutelata la professionalità dei lavoratori per quello che è, non c'è la ricerca del posto di lavoro quale che sia ma è la tutela di un patrimonio che è non solo del singolo lavoratore ma delle aziende e dei luoghi in cui queste aziende andranno a lavorare. Faccio un ragionamento esclusivamente aziendale e non di attenzione alle sensibilità e agli interessi dei lavoratori, se la vogliamo mettere così, ma a maggior ragione ha una sua forza.

L'ultima considerazione è che questo accordo fa fare un passo indietro alla politica perché lascia, come è giusto che sia, alle aziende alle organizzazioni sindacali la gestione delle dinamiche che sono proprie delle realtà sociali e io credo che questo dovremo fare, cioè far fare veramente un passo indietro alla politica e ancora di più all'interesse che noi immaginiamo essere quello della parte che ci ha fatto eleggere perché quando siamo eletti qui siamo tutti uguali e cerchiamo di ragionare indipendentemente da quelle che possono essere le convenienze della politiche che, se così interpretata, diventa semplicemente la politica con la p minuscola. A questo punto noi dobbiamo essere di sostegno ed essere il meno possibile presenti rispetto a delle dinamiche che devono essere aziendali e sempre meno politiche”.

## **ARVIGO (NUOVA STAGIONE)**

“Io non ho partecipato dai banchi del Consiglio alla precedente operazione di scissione, quindi come ha detto qualcuno, se qui c'è un balletto di responsabilità io me ne tiro fuori. Poi di responsabilità ne vengono evocate altre anche da parte del consigliere Gagliardi che evoca sempre la Corte dei Conti: bene, ce le prenderemo, io me ne prendo già tante quindi questa sarà una in più.

Da quella operazione io quindi ne ero fuori, però ne ho visto i risultati e li ho riscontrati non dalla parte dei lavoratori o dei creditori, ma dalla parte dei

cittadini. Il servizio che oggi dà AMT è un servizio sicuramente più migliore ed efficiente di quello che era anni fa, prima di questa operazione di scissione. Questo è un dato innegabile e incontrovertibile.

Sulla delibera il mio voto sarà sicuramente favorevole, come ha detto in modo pienamente condivisibile il collega Danovaro, soprattutto perché con questa delibera si liberano delle risorse al termine di un percorso che ha fatto AMI che sicuramente non è stato un percorso negativo, come ha detto adesso Vassallo.

Prima si parlava di lavoratori da una parte e di creditori dall'altra. Sicuramente sono due aspetti centrali e fondamentali in questa città, ci mancherebbe altro. Però io torno ancora su quell'altra categoria che sono i fruitori del servizio, cioè i cittadini, che sono allo stesso tempo anche creditori e lavoratori, ma devono essere visti anche dalla parte di quello che sono, cioè di quelli che fruiscono di questo servizio.

Su questo aspetto io mi permetto di fare un'osservazione. Ai servizi pubblici locali penso che non si possa non riconoscere un ruolo fondamentale nello sviluppo della qualità della vita dei cittadini e nel processo di crescita in generale dell'economia. Questa considerazione comporta però due cose: da un lato riconoscere che c'è un interesse a che tutta la popolazione possa usufruire di tali servizi secondo degli standards che devono essere per tutti di continuità, di efficienza e di tempestività. Dall'altro però non si può escludere il fatto che deve esserci una presa di coscienza di una necessaria dimensione concorrenziale degli stessi.

Allora, benché i servizi di interesse generale si differenzino dai servizi ordinari per il fatto che la pubblica amministrazione riconosce la priorità della loro missione anche quando il mercato non sia sufficientemente incentivato o produttivo per provvedervi da solo, ritengo che ciò non significhi che il mercato non sia in alcuni casi il meccanismo migliore per garantire questi servizi”.

### **GRILLO G. (F.I.)**

“Proporrei al Presidente del Consiglio e al Segretario Generale che gli ordini del giorno approvati da questo Consiglio su questa pratica siano allegati al cartonggio e che siano poi citati in atti che eventualmente successivamente verranno richiamati sulle problematiche di cui oggi abbiamo discusso. Quindi, considerata la frase che spesso emerge, che un ordine del giorno non si nega a nessuno, allora io propongo, a partire da oggi, che gli ordini del giorno che verranno approvati diventino parte integrante del cartonggio onde poi verificare nel tempo come, in che misura e in che considerazione questi ordini del giorno sono stati tenuti in debito conto da parte della Giunta”.

## LO GRASSO (ULIVO)

“Io avevo già espresso le mie opinioni ieri in commissione e mi ero ripromesso di non ribadire qui, ma considerati alcuni interventi sono costretto a ribadire alcuni punti. C'è di fatto il dato concreto che un'azienda che stava andando bene oggi viene messa in liquidazione. Quando c'è una domanda c'è sempre un perché: un'azienda che va bene, è possibile che per questo la portiamo in liquidazione?

Perché oggi noi ci atteggiemo tutti a difendere i lavoratori? Quando è stata fatta la scissione AMT – AMI non si è pensato a cosa potesse avvenire in futuro per questi lavoratori? Io credo che lo sapessero sia le organizzazioni sindacali, sia i responsabili politici. Si sapeva che questa azienda, scissa da AMT, si sarebbe accorpata al deficit di AMT. Oggi noi riportiamo i lavoratori dentro l'AMT e diamo loro anche dei servizi che avevamo prima scorporati. Io faccio sempre due più due: se quella scissione ci è costata 22 milioni, oggi riportare quei lavoratori all'interno di AMT, quanto ci costa? Non è specificato; non c'è su questa delibera un piano finanziario, non c'è una stima di quello che ci verrà a costare; non c'è neanche un'assunzione di responsabilità libera nel senso di dire che questa operazione ha un determinato costo e che nel passato abbiamo fatto delle scelte che oggi dimostrano che siamo stati fallimentari. Ma diciamocelo, qual è il problema? Questa è la vera politica, questa è la vera responsabilità della politica, altro che etica politica. Oggi questa Giunta sta intraprendendo questa strada perché è costretta a intraprendere solamente questa strada, non ha altre opzioni.

Non si può continuare a dire “lo facciamo per i lavoratori”. I lavoratori lo sanno: oggi siamo tutti qui a difenderli perché c'è stata una responsabilità di aver fatto questo. Io capisco che questa è l'unica strada che oggi l'Amministrazione può intraprendere, però se non vogliamo ripetere gli errori dobbiamo fare un esame di coscienza e assumerci la responsabilità di dire quando abbiamo sbagliato. Oggi diamo un patrimonio pubblico a SPIM e non sappiamo che utili abbia la SPIM: non vorrei che domani questa operazione si rivelasse la copertura di un buco della SPIM.. Non è possibile, ad esempio, vendere la rimessa di Boccadasse per recuperare 10 milioni di euro e nel frattempo pagare un affitto; alla fine di tutto avrò incassato 10 milioni, ma ne avrò spesi cinque.

Io chiedo una riflessione a tutti. I lavoratori vanno salvaguardati, è un dovere, ma li abbiamo obbligati noi questi lavoratori a uscire da AMT. C'è anche da dire che in questo frangente vi sono state alcune vicende poco chiare: è mai possibile pensare che un appalto per un milione di euro per revisionare mille condizionatori di bus si possa fare in un mese? Guardate, io lavoro in un supermercato e vedo le gente che non riesce a comprare un litro di latte e quando sento quelli che dicono di abbassare le tasse e poi siamo costretti ad

aumentarle per alcuni sbagli (lo dico a tutti, destra e sinistra), io non ci sto più, non è un problema di partito ma di coscienza personale.

Io mi assumo oggi la responsabilità di dire che, nonostante io spero che la Giunta dia ai lavoratori la collocazione giusta, non mi sento di dare un mandato preventivo votando una delibera che non ha ben specificato un piano finanziario e la sua immediata attuazione”.

## **FARELLO (ULIVO)**

“E’ vero, come è stato detto, che ne abbiamo sentite tante e quindi è difficile, da parte nostra, fare una sintesi, forse non è neanche opportuno. Io partirei però da una considerazione: è giusto, noi, almeno per il pezzo di maggioranza che posso rappresentare, sia quella di adesso che quella di prima, abbiamo fatto secondo me due grossi errori in questi anni, uno tutto nostro e uno indotto dal sistema della politica complessivamente.

Quello tutto nostro è stato quello di non puntare in maniera chiara, in questi anni, sul settore industriale delle manutenzioni. Noi su questo abbiamo rinunciato a scegliere perché AMI era nata con un core business che era quello delle manutenzioni e allora o si decideva che le manutenzioni erano fuori dal perimetro pubblico e si percorreva chiaramente una strada che tante altre aziende di trasporto pubblico in questo paese hanno seguito, anche in amministrazioni di centro sinistra, cioè quella di esternalizzare in maniera definitiva il settore, o altrimenti se si decideva, come sembrava dai piani industriali, che le manutenzioni fossero nel perimetro pubblico, bisognava investire delle risorse più di quanto è stato fatto.

Io penso che in questo sarebbe stato più utile un percorso che era stato indicato in una delibera del 2002 modificata il 28 novembre in Consiglio Comunale che prevedeva la scissione non in due, ma in tre, prevedendo l’isolamento industriale del settore delle manutenzioni. Credo che una scelta di quel tipo avrebbe favorito lo sviluppo del settore delle manutenzioni. Si è persa una battaglia che io definisco riformista, ma si rimase in mezzo al guado, non si fece un altro percorso e questa è una responsabilità anche di chi ha gestito il comparto del trasporto pubblico, sia nell’amministrazione come azionista, sia nel sistema delle aziende. Questa ambiguità ci ha portato ad avere degli elementi di debolezza ed è stata un errore.

Il secondo errore è quello indotto. L’ha detto il centro destra, però il centro destra deve sapere che è anche colpa sua. Era giusto, anziché vendere le azioni, fare la gara per l’affidamento del servizio, prevista dalla legge Burlando 422/97, la cui modifica (L.R. 31/98) che prevedeva la possibilità di vendere le azioni l’ha fatta l’Amministrazione Biasotti e questa è una copartecipazione di colpa. Si è voluto acquisire all’interno della normativa regionale un percorso che poi ha trovato coerenza in una normativa nazionale, fatta dai parlamenti a

maggioranza di centro destra, che io non condivido e che è lo scambio tra la liberalizzazione e una privatizzazione gestita in maniera liberale. Questo è un percorso che abbiamo scelto in maniera condivisa, di fatto. La stessa scissione deriva da un protocollo d'intesa Regione Liguria – Comune di Genova, Sindaco Giuseppe Pericu, Presidente della Regione Sandro Biasotti, che in nome di una cedola di 60 milioni di euro, necessaria per supportare il contratto degli autoferrotranvieri e gli investimenti per la metropolitana di Genova, chiedeva la scissione e il ripulimento della società di gestione perseguendo la strada della vendita delle azioni. Questa è la storia.

Detto che questi sono stati due errori, uno tutto nostro e uno del sistema politico nel suo complesso, hanno ragione i colleghi che dicono che comunque l'esito di quelle scelte per la comunità genovese porta un saldo positivo. I numeri li ha detti il consigliere Musso, ma sono scritti nel nostro ordine del giorno: da più di 30 milioni di euro di deficit siamo a meno di 20.

Anche sul tema delle rimesse dobbiamo chiarirci e lo dico anche al Vice Sindaco e agli assessori presenti. Un nuovo piano della logistica che prevedeva una razionalizzazione delle rimesse risale all'AMT pre-scissione perché al sistema industriale e produttivo attuale delle manutenzioni non servono tutte quelle rimesse; bisogna vedere quali servono e dove servono, su questo siamo perfettamente d'accordo e infatti nell'accordo che è stato fatto adesso c'è scritto che prima di procedere a determinati interventi ci vuole un piano della logistica che è collegato a un piano della manutenzione, anche perché ci sono territori che da lungo tempo aspettano giustamente la dismissione di alcune rimesse per poter riqualificare il loro territorio, penso a Sampierdarena, a Cornigliano. E noi pensiamo che il territorio della Val Bisagno possa ancora sopportare tre servitù del trasporto pubblico? E' vero che, come qualcuno ha detto, se si farà il tram ci vuole la rimessa per i tram, ma la rimessa di Staglieno non è venduta, abbiamo costruito lo strumento urbanistico necessario a valorizzare quell'immobile se viene venduto; se serve per il trasporto pubblico continueremo ad usarlo per il trasporto pubblico, questo ci dovrà essere detto da un piano industriale. Ma che noi valorizziamo immobili che non ci servono più, questo è un dovere dell'amministrazione comunale, non un errore, vorrei che fosse chiaro. Abbiamo venduto Boccadasse; chi l'ha comprata ha vinto una gara e ci ha dato un sacco di soldi, secondo me ce ne ha dati fin troppi perché forse vale di meno quell'area, ma sono fatti loro, però che la rimessa di Boccadasse doveva essere chiusa precorre al piano industriale di quando l'AMT non era ancora stata scissa.

Io però vorrei rispondere alla domanda del consigliere Musso perché sul passato abbiamo già parlato fin troppo. Lui dice: quali sono i risultati gestionali che ci aspettiamo da questa nuova operazione? E' molto semplice, secondo me oggi noi diamo una definitiva spinta a una razionalizzazione seria e industriale del sistema dei trasporti perché ci sarà un'azienda che gestisce la mobilità

pubblica con tutta la filiera dalle manutenzioni alla guida, e una società che gestisce sostanzialmente la sosta e tutte quelle attività accessorie e di contorno che però stanno assumendo un valore strategico per la gestione della mobilità urbana.

In questo quadro, come amministrazione, abbiamo fatto l'accordo con le organizzazioni sindacali, in base a una dimensione industriale. Spesso e volentieri la politica risolve i problemi di organizzazione inventandosi le aziende; l'abbiamo fatto tutti, mica solo Genova; andatevi a contare quante S.p.A. ci sono a Milano, ce ne sono più che a Genova, ve lo posso garantire, e non sono tutte inutili ma ce ne sono di quelle che vanno molto peggio delle nostre. Il punto è che noi dobbiamo recuperare la dimensione industriale del prodotto che facciamo anche se questo prodotto è un servizio e il fatto che molte città italiane nel comparto del trasporto pubblico, dopo aver (mi dispiace dirlo rispetto ad altri comuni anche amministrati dal centro sinistra) millantato le vacche grasse, oggi si stiano ponendo il problema di aprire le loro società alle partnership perché con Transdev che è venuta a Genova stanno trattando i Genovesi, con RATP che a Genova ha perso stanno trattando i fiorentini, dà l'idea del fatto che le dimensioni industriali di questo paese hanno spinto ad essere più un paese che viene colonizzato che colonizzatore e questo perché ci siamo sempre difesi invece che aggredire. Io penso che oggi invece ci siano le condizioni per aggredire perché la partnership comunque l'abbiamo acquisita, la società di gestione è sana e forte che deve migliorare il servizio, ma deve farlo per andare avanti, non solo per risolvere un legittimo, giusto e doveroso problema di erogazione di un servizio fondamentale che non è soltanto un servizio per i poveri, è un servizio sociale ma deve essere competitivo perché nei paesi occidentali normali il trasporto pubblico è competitivo con quello individuale perché funziona meglio, è più efficiente, migliora la qualità dell'ambiente e su questo devo dire che, non noi, ma qualche altra forza politica quando ci sono da fare gli interventi sul territorio si tira indietro, noi da questo punto di vista non l'abbiamo mai fatto; vedremo alla prova dei fatti quando dovremo, spero velocemente, approvare gli elementi del PUM.

C'è una cosa però che continua ad essere distorta nel nostro ragionamento. Il consigliere Arvigo, che ringrazio, ha detto che noi siamo portati, anche per la natura del nostro lavoro, a discutere di questa cosa tra noi, le aziende e chi lavora in queste aziende che sono quasi tremila persone, ma intorno ci sono 600.000 utenti che in questi anni hanno pagato molto caro il mantenimento di questo servizio perché è vero che abbiamo speso molti soldi in questo comparto, ma i soldi erano quelli di tutti noi e ce ne assumiamo le responsabilità. Ora noi dobbiamo tutelare i lavoratori e le lavoratrici e gli accordi sindacali sono la migliore tutela.

Io penso che sul tema dei precari, lo dico a lei, Vice Sindaco, dovremmo avere un'attenzione molto forte, anche perché la finanziaria risolve le cose in un

modo che va bene per il pubblico, ma per società che stanno nel diritto societario bisognerà ragionarci con molta attenzione. Il tema degli appalti è un ragionamento diverso. Sarà che io ho questa deformazione di vivere in un'azienda privata dove se perdiamo le commesse andiamo in crisi e nessuno nel privato ci garantisce le commesse; non si capisce bene perché gli appalti nelle aziende pubbliche debbano essere garantiti. Bisogna che troviamo una dimensione occupazionale, ma sta dentro a una trattativa che ha un livello diverso il che non vuol dire che non ci deve essere. Il tema dei precari invece è una cosa che abbiamo creato noi, è tutta in casa nostra e quindi ce la dobbiamo risolvere perché poi non vorrei entrare nella contraddizione che AMT voglia assumere della gente e glielo dobbiamo negare, la cosa andrà vista in maniera un po' dettagliata, penso che le organizzazioni sindacali siano in grado di fare bene il loro mestiere, ma noi dobbiamo fare il nostro e il nostro è quello di non far non soltanto più supportare a tutta la nostra comunità il costo di un servizio che non è più sostenibile se non tagliando tutti gli altri, ma è quello di far funzionare questo servizio in base a una dinamica molto semplice: questo servizio è un bene per la qualità della vita delle persone e anche se le persone non se ne convincono bisogna costringerle a convincersi; il caso della blu area è esemplare da questo punto di vista: erano tutti contro, poi, misurati gli effetti, perlomeno sono metà e metà, ma credo siano di più quelli a favore.

Adesso ci vuole tanto coraggio, ci vuole capacità politica d'interlocuzione con la Regione e con la Provincia, ci vogliono tante cose che in questi anni, in parte anche per colpa nostra, sono mancate. Su questo si misura la nuova stagione, ma adesso noi possiamo ripartire da un elemento fondamentale: noi ripartiamo da due aziende che hanno un compito e una missione di identità industriale. Adesso starà al management di quelle aziende e agli indirizzi politici di questa amministrazione capire se il futuro di queste aziende è nella loro dinamica industriale o se invece dovremo tornare a inventarci qualche giravolta. Penso che sia finito il tempo delle giravolte”.

### **NACINI (P.R.C.)**

“Io sono molto soddisfatto della discussione che si è sviluppata questa mattina e soprattutto sono molto soddisfatto dalla delibera che andremo a votare. Noi siamo favorevoli a tutta la delibera. Condivido anche la proposta che aveva fatto Bernabò Brea sulla divisione, ma sono molto più favorevole a un voto complessivo sulla delibera perché l'accordo sindacale è parte integrante della delibera.

Sono anche contento perché una delle cose principali che ci aveva indotto a votare contro nel ciclo precedente era proprio quello che diceva Antonio Bruno: la rottura della filiera complessiva del trasporto pubblico. Tuttavia noi ci siamo impegnati, insieme ad altri colleghi, a sostenere qui in

Consiglio Comunale il fatto che in caso di separazione, come c'è stata, fosse garantito a tutti i lavoratori il contratto autoferrotranvieri e per questo noi abbiamo continuato a sostenere che come sono usciti devono anche entrare con quel contratto. Noi abbiamo votato quel documento assumendo questo tipo di responsabilità e di tutela.

Tutelare i lavoratori significa sostenere un'impostazione industriale diversa. Pertanto la garanzia come la volevamo ieri, la vogliamo oggi e per il futuro. Detto questo, però, qualcosa di diverso c'è stato; come cliente del servizio pubblico non posso dire che le cose siano rimaste uguali perché dei tagli ci sono stati, questo almeno ricordiamocelo. Nelle linee AMT sono stati fatti dei tagli. Quando si parla di mercato e di costi io sono uno di quelli che parlano di costi sociali. Un servizio deve essere pubblico per chi lo sua, quindi io sono per dire che deve essere garantito il trasporto pubblico nella città con le strisce gialle perché se queste sono uno strumento di recupero monetario, commerciale, su questo io sono d'accordo e pertanto sono soddisfatto perché mi sento gratificato per quello che noi tre anni fa avevamo sostenuto facendo anche delle proposte diverse, come quelle di cui ha parlato Musso. Noi infatti avevamo sostenuto che in gara ci si deve andare senza la divisione di AMT e c'era la possibilità, ma c'è stata una scelta politica diversa, adesso bisogna dirlo, se non ci fosse stata, insieme al problema del G8, non saremmo andati all'opposizione.

Quindi sul discorso del recupero dell'intera filiera unito ad un recupero di efficienza del servizio pubblico noi siamo perfettamente d'accordo".

## ORDINE DEL GIORNO N. 1

### “IL CONSIGLIO COMUNALE

IN MERITO alla proposta n. 17/15.02.2008 “Liquidazione volontaria di AMI S.p.A. ex art. 2484”;

CONSIDERATO CHE la politica della mobilità in una grande città, come Genova, deve essere affrontata nelle sua interezza, sia nel versante del Trasporto Pubblico che della mobilità privata;

PRESO ATTO CHE si prevede la costituzione di una società cui affidare la realizzazione delle iniziative riguardanti la mobilità privata.

### INVITA LA SINDACO E LA GIUNTA

a fare in modo che gli utili derivanti dalla tariffazione delle soste regolamentate siano impegnati nel miglioramento del sistema di trasporto pubblico”.

Proponenti: Bruno (P.R.C.); Arvigo (La Nuova Stagione); Farello (Ulivo); Delpino (Com. Italiani); Cappello (I.D.V.).

## ORDINE DEL GIORNO N. 2

### “IL CONSIGLIO COMUNALE

RICHIAMATA la proposta di delibera n. 17/2008 di liquidazione di AMI S.p.A.

### IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

a riferire al Consiglio semestralmente lo stato di avanzamento del processo di liquidazione della società”.

Proponente: Gagliardi (F.I.).

## ORDINE DEL GIORNO N. 3

### “IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTO il “Protocollo di Intesa fra il Comune di Genova e le Organizzazioni Sindacali CGIL-CISL-UIL-FAISA CISAL”;

RILEVATO CHE, nonostante le nuove risorse individuate dalla Regione, si ritiene che la metodologia di distribuzione delle risorse applicata dalla Regione Liguria non risulta adeguata a premiare gli sforzi di innovazione sostenuti dall’Amministrazione Comunale e dall’Azienda di Trasporto Pubblico Locale, anche in ragione della riorganizzazione del servizio di TPL

### IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

a riferire al Consiglio, entro 6 mesi, circa le risorse definitivamente stanziare dalla Regione”.

Proponenti: Grillo G., Cecconi, Viazzi, Basso, Campora (F.I.).

ORDINE DEL GIORNO N. 4

“IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTO il “Protocollo di Intesa fra il Comune di Genova e le Organizzazioni Sindacali CGIL-CISL-UIL-FAISA CISAL”;

ESAMINATI i punti A), B) e C)

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

a riferire al Consiglio preventivamente prima di procedere ad adottare deliberazioni in merito”.

Proponenti: Grillo G., Cecconi, Viazzi, Gagliardi, Basso, Campora (F.I.).

ORDINE DEL GIORNO N. 5

“IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTO il “Protocollo di Intesa fra il Comune di Genova e le Organizzazioni Sindacali CGIL-CISL-UIL-FAISA CISAL”;

ESAMINATI i punti relativi al Personale

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

a riferire periodicamente al Consiglio circa le trattative in corso con le Organizzazioni Sindacali e le ipotesi di intesa”.

Proponenti: Grillo G., Cecconi, Viazzi, Gagliardi, Basso, Campora (F.I.).

ORDINE DEL GIORNO N. 6

“IL CONSIGLIO COMUNALE

TRASCRIZIONE DA REGISTRAZIONE  
MAGNETOFONICA DI VERBALE NON  
ANCORA APPROVATO DAL  
CONSIGLIO COMUNALE.

VISTA la proposta n. 17/2008 del 15/02/2008: “Liquidazione volontaria di AMI S.p.A. ex art. 2484 Cod.Civ.”;

EVIDENZIATO quanto già richiesto durante i lavori della Commissione del 20/2/2008

#### IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

a trasmettere con urgenza alla competente Commissione Consiliare il Bilancio Consuntivo A.M.I. relativo all’esercizio 2007 ed una relazione circa l’attività svolta dalla sua costituzione”.

Proponenti: Grillo G., Cecconi, Viazzi, Gagliardi, Basso, Campora (F.I.).

#### ORDINE DEL GIORNO N. 7

##### “IL CONSIGLIO COMUNALE

##### IMPEGNA LA SINDACO

ad attivarsi al fine di ottenere da AMT la garanzia che non saranno assunti in azienda nuovi impiegati ed operai sino alla completa assunzione nell’azienda dei lavoratori AMI distaccati presso altre società del Comune, ovviamente una volta conclusa la procedura di liquidazione di cui nella presente proposta nello spirito del contenuto dell’accordo sindacale”.

Proponenti: Bernabò Brea (Gruppo Misto).

#### ORDINE DEL GIORNO N. 8

##### “IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO l’importanza del mantenimento e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale, efficiente e sostenibile

#### IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

ad individuare insieme ad AMT nuove forme tariffarie incentivanti per l'utilizzo del mezzo pubblico, che prevedano anche forme di abbonamento familiare e/o agevolazioni per il fine settimana”.

Proponenti: Cappello (I.D.V.); Farello (Ulivo); Bruno (P.R.C.); Delpino (Com. Italiani).

#### ORDINE DEL GIORNO N. 9

“RICORDATO che la scissione di AMI S.p.A. da AMT S.p.A. del maggio 2004 fu esperita al fine di rispettare sia le normative di settore allora in vigore, sia gli impegni sottoscritti con un Protocollo d'Intesa tra il Comune di Genova e la Regione Liguria, sia per adempiere in modo efficace alla gara per la cessione di una quota minoritaria di A.M.T. S.p.A. mediante procedura di gara ad evidenza pubblica così come definita dalla Legge Regionale 31/98 e successive modifiche;

RICORDATO altresì che si procedette alla scissione solo in seguito alla sottoscrizione, il 5 maggio 2004, di un accordo tra il Comune di Genova e le OO.SS.;

ATTESTATO che all'atto della scissione il sistema di aziende del Trasporto Pubblico genovese produceva perdite finanziarie superiori a 30 Mln di euro mentre allo stato attuale l'intero comparto produce perdite per meno di 20 Mln di euro, nonostante il finanziamento derivante dal Fondo Trasporti Regionale non copra la quota del 65% dei costi di esercizio come previsto dalla Legge Regionale 31/98;

CERTIFICATO che la Società di rating Standard & Poors nella sua relazione del 9 novembre 2007, nel confermare il rating “A” del Comune di Genova, sottolinea i notevoli progressi “nell'arginare l'impatto finanziario del Trasporto Pubblico sulle finanze comunali”;

CONSIDERATO che, nonostante negli ultimi due anni la Regione Liguria abbia destinato maggiori risorse al Trasporto Pubblico Locale e la Legge Finanziaria 2007 preveda interventi strutturali per il TPL, il settore versa complessivamente in una crisi di risorse finanziarie che indicano l'esigenza di una ristrutturazione del sistema di finanziamento pubblico;

VALUTATO che il Trasporto Pubblico Locale è un settore strategico per la qualità della vita dei cittadini e delle cittadine, in particolare nelle grandi aree metropolitane e che il suo potenziamento, anche attraverso le politiche della mobilità pubblica e privata, può portare notevoli benefici alla collettività sia dal punto di vista ambientale che economico;

PRESO ATTO che ad oggi l'azienda di gestione del TPL di Genova, AMT S.p.A., ha raggiunto l'equilibrio di bilancio tutelando i livelli occupazionali in coerenza con quanto previsto dall'Accordo del 5 maggio 2004;

PRESO ATTO altresì che il risultato di cui sopra è stato reso possibile anche grazie agli interventi di AMI S.p.A. nella riorganizzazione del comparto manutentivo che ha aumentato la produttività e i costi di produzione pur diminuendo la forza lavoro, sostenendo i vincoli previsti dal Contratto Intercompany sottoscritto da AMI S.p.A. e AMT S.p.A. e procedendo alla rivalutazione di alcuni asset immobiliari in coerenza con i Piani Industriali approvati dal Comune di Genova all'atto della scissione;

ASSUNTO che i piani industriali per la realizzazione di un "polo manutentivo pubblico" presentati da AMI S.p.A. all'azionista unico Comune di Genova sarebbero oggi inattuabili per effetto del mutato quadro normativo nel settore dei pubblici appalti;

RICORDATO che grazie all'azione di AMI S.p.A., congiuntamente a quella di Genova Parcheggi S.p.A., è stato possibile progettare, realizzare e gestire il Progetto Blu Area di cui oggi valutiamo positivamente l'estensione;

RICORDATO altresì che uno dei compiti affidati ad AMI S.p.A. nel suo primo piano industriale, ovvero la realizzazione di un'Agenzia per il Trasporto Pubblico, non è stato realizzabile per l'incertezza del quadro normativo regionale che perdura tutt'ora;

PRESO ATTO che queste valutazioni sono state assunte in modo sostanziale dal recente Protocollo d'Intesa tra Comune di Genova e OO.SS. del 13 febbraio 2008;

ASSUNTO che il bando di gara per la cessione del 41% delle quote di AMT S.p.A. prevedeva la possibilità di una riacquisizione da parte della società di gestione di alcune attività conferite ad AMI S.p.A. con particolare riferimento al settore manutentivo;

CONSIDERATO che questo ricongiungimento è oggi possibile per effetto delle azioni ricordate ai punti precedenti;

RITENUTO che il percorso previsto dalla delibera del Consiglio Comunale n. 111/2007 e dalla delibera di cui all'oggetto perseguono gli obiettivi di risanamento e rafforzamento del Trasporto Pubblico di Genova anche attraverso la riorganizzazione del sistema delle aziende;

RITENUTO altresì che questi obiettivi debbano prevedere un rilancio delle strategie e degli investimenti nel settore ed essere favoriti da una chiarificazione del quadro normativo

## IL CONSIGLIO COMUNALE

CONDIVIDENDO il percorso indicato dalla delibera in oggetto

## IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A condividere con il Consiglio Comunale ogni eventuale futuro progetto di riqualificazione degli asset immobiliari oggi destinati al Trasporto Pubblico.

Ad aprire un confronto con AMT S.p.A. per valutare quali effetti positivi la nuova riorganizzazione possa portare alla qualità del servizio erogato ai cittadini anche attraverso rivalutazioni di parti del Contratto di Servizio tra Comune di Genova ed AMT S.p.A..

A perseguire l'obiettivo di una convergenza delle aziende AMT S.p.A. e ATP S.p.A. nell'ambito delle procedure che saranno attivate dalla Provincia di Genova per l'affidamento del servizio nel bacino G extraurbano.

Ad aprire un confronto con la Regione Liguria per:

a) Valutare la riformulazione dei criteri di ripartizione del Fondo Regionale Trasporti;

b) Valutare l'impatto effettivo di eventuali interventi finanziari di natura strutturale;

c) Condividere un progetto unitario per la realizzazione di un'Agenzia del Trasporto Pubblico che possa utilizzare anche le risorse oggi presenti in AMI S.p.A.;

d) Condividere una politica unitaria sulla gestione integrata del trasporto pubblico su ferro e su gomma;

A perseguire le politiche di potenziamento della mobilità pubblica – anche attraverso investimenti infrastrutturali a partire dalla tramvia della Valbisagno - e di regolazione della mobilità privata anche attraverso il potenziamento del ruolo di Genova Parcheggi S.p.A.”.

Proponenti: Farello (Ulivo); Bruno (P.R.C.); Delpino (Com. Italiani); Cappello (I.D.V.).

## ORDINE DEL GIORNO N. 10

“Il Consiglio Comunale

## IMPEGNA IL SINDACO

ad assumere i lavoratori precari AMI, al termine della procedura, in AMT o nella nuova società della mobilità”.

Proponente: G. Bernabò Brea (G. Misto)

ORDINE DEL GIORNO N. 11

“IL CONSIGLIO COMUNALE

IN MERITO alla proposta n. 17/15.02.2008 “Liquidazione volontaria di AMI S.p.A. ex art. 2484”;

PRESO ATTO dell’accordo sindacale del 15/2/2008 in cui si garantisce la piena occupazione di tutti i lavoratori di AMI nella loro categoria di autoferrotranvieri;

CHIEDE ALLA SINDACO E ALLA GIUNTA

di non trascurare i lavoratori degli Appalti, garantendo la loro continuità operativa all’interno delle Aziende AMI-AMT con un nuovo rinnovo dell’appalto scaduto da anni.

Proponenti: Bruno, Scialfa, Nacini (P.R.C.); Delpino (Com. Italiani).

ORDINE DEL GIORNO N. 12

“IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATA la proposta di Giunta n. 17 del 15/2/08;

PRESO ATTO del Protocollo d’Intesa fra il Comune di Genova e le O.O.S.S.;

PRESO ATTO che tale provvedimento non necessita di copertura finanziaria;

PRESO ATTO che per tale provvedimento oggi non sono determinabili eventuali oneri a carico del Comune di Genova;

CONSIDERATO per ultimo che il Consiglio Comunale discuterà il bilancio preventivo 2008;

INVITA LA SINDACO E LA GIUNTA

TRASCRIZIONE DA REGISTRAZIONE  
MAGNETOFONICA DI VERBALE NON  
ANCORA APPROVATO DAL  
CONSIGLIO COMUNALE.

A predisporre gli atti necessari affinché vengano dedicate specifiche risorse nel caso in cui la liquidazione di AMI S.p.A. ex art. 2484 Cod. Civ. comportasse oneri per il Comune di Genova”.

Proponenti: Grillo L., Lo Grasso, Bruni (Ulivo).

#### ORDINE DEL GIORNO N. 13

“IN MERITO alla proposta n. 17/15.02.2008

CONSIDERATE le trattative per lo scioglimento della società AMI (100% Comune) e il contestuale trasferimento dei dipendenti in AMT;

RITENUTA l’onerosità di tale operazione vista la situazione delle casse comunali;

CONSIDERATO che lo stato debitorio di AMI è certamente dovuto alle difficoltà della società stessa ma anche alla gestione amministrativa dei conduttori la società;

#### IMPEGNA LA GIUNTA AD ESPRIMERE LE SEGUENTI RICHIESTE:

sapere quante assunzioni a tempo determinato, indeterminato e CO.CO.CO. sono state effettuate negli anni scorsi;

se corrisponde al vero che nei primi mesi 2007 sono state deliberate in AMI numerose promozioni non motivate dalla effettiva esigenza dell’azienda;

avere copia di tutta la documentazione riguardante le decisioni prese da AMI riguardo ad assunzioni, promozioni e relativi costi”.

Proponente: De Benedictis (L. Biasotti)

#### EMENDAMENTO N. 1

“Sostituire al punto 3) del dispositivo il capoverso “la cessione degli immobili oggi in capo ad AMI alla società SPIM S.p.A., mantenendo il vincolo degli immobili funzionali al trasporto pubblico locale del Bacino G urbano”

con

“tutti gli immobili già ceduti ad AMI rientrano nella disponibilità diretta del Comune di Genova”.

Proponenti: Costa, Cecconi, Grillo G., Balleari, Basso, Della Bianca (F.I.).

#### EMENDAMENTO N. 2

“Al punto 3) del dispositivo al 5° punto trasformare “la risoluzione” in “la risoluzione consensuale”.

Proponenti: Costa, Cecconi, Grillo G., Balleari, Basso, Gagliardi, Della Bianca (F.I.).

#### EMENDAMENTO N. 3

“Al punto 3) del dispositivo eliminare il 4° punto: “la cessione a terzi di altri beni immobili, non funzionali all’esercizio del TPL nel bacino G urbano;””

Proponenti: Costa, Cecconi, Grillo G., Balleari, Basso, Della Bianca (F.I.).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 1: approvato con 28 voti favorevoli, 1 contrario (L.N.L.) e 5 astenuti (Gruppo Misto: Bernabò Brea; A.N.: Murolo; F.I.: Basso, Gagliardi, Campora).

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 2, 3, 4, 5 e 6: approvati all’unanimità.

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 7: approvato con 26 voti favorevoli, 1 contrario (Gagliardi) e 6 astenuti (F.I.: Balleari, Basso, Campora, Cecconi, Costa, Grillo G.).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 8: approvato con 22 voti favorevoli, 9 contrari (F.I.; Lista Biasotti; L.N.L.) e 3 astenuti (Vassallo; Gruppo Misto: Bernabò Brea; A.N.: Murolo).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 9: approvato con 22 voti favorevoli, 1 contrario (Gagliardi) e 10 astenuti (F.I.: Balleari, Basso, Campora, Cecconi, Costa, Grillo G.; Gruppo Misto: Bernabò Brea; Lista Biasotti: De Benedictis).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 10: respinto con 3 voti favorevoli, 23 contrari (Nuova Stagione; Ulivo; PRC; Com. Italiani) e 8 astenuti (F.I.: Balleari, Basso, Campora, Cecconi, Costa, Gagliardi, Grillo G.; L. Biasotti: De Benedictis).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 11: approvato con 23 voti favorevoli, 1 contrario (Gagliardi) e 9 astenuti (Vassallo; F.I.: Balleari, Basso, Campora, Cecconi, Costa, Grillo G.; Lista Biasotti: De Benedictis; A.N.: Murolo).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 12: approvato con 23 voti favorevoli, 9 contrari (F.I.; A.N.; L.N.L.) e 2 astenuti (Gruppo Misto: Bernabò Brea; Lista Biasotti: De Benedictis).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 13: respinto con 12 voti favorevoli e 22 contrari (Nuova Stagione; Ulivo; PRC; Com. Italiani).

Esito della votazione degli emendamenti nn. 1, 2, 3: respinti con 11 voti favorevoli e 23 contrari (Nuova Stagione; Ulivo; PRC; Com. Italiani).

Esito della votazione della proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 17/2008: approvata con 23 voti favorevoli e 11 contrari (Bernabò Brea; F.I.; L. Biasotti; A.N.; L.N.L.).

# INDICE

## VERBALE SEDUTA CONSIGLIO COMUNALE DEL

**21 FEBBRAIO 2008**

CI PROPOSTA N. 00017/2008 DEL 15/02/2008 LIQUIDAZIONE  
VOLONTARIA DI AMI SPA EX ART. 2484 COD.CIV. .... 1

GAGLIARDI (F.I.).....	1
GUERELLO – PRESIDENTE .....	1
GUERELLO – PRESIDENTE .....	1
MUROLO (A.N.).....	2
ISOLA – VICE SEGRETARIO GENERALE .....	2
MUROLO (A.N.).....	2
ISOLA – VICE SEGRETARIO GENERALE .....	2
BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO) .....	3
GUERELLO – PRESIDENTE .....	3
ASSESSORE PISSARELLO .....	3
BASSO (F.I.).....	3
ASSESSORE PISSARELLO .....	4
BRUNO (P.R.C.) .....	4
GAGLIARDI (F.I.).....	4
GRILLO G. (F.I.).....	5
BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO) .....	6
CAPPELLO (I.D.V.) .....	7
FARELLO (ULIVO).....	7
BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO) .....	10
NACINI (P.R.C.) .....	10
COSTA (F.I.).....	11
BERNABO' BREA (GRUPPO MISTO).....	12
FREGA (ULIVO).....	12
COSTA (F.I.).....	12
PISSARELLO – VICE SINDACO .....	12
GRILLO L. (ULIVO).....	16
PISSARELLO – VICE SINDACO .....	16
FARELLO (ULIVO).....	17
PISSARELLO – VICE SINDACO .....	17
GUERELLO – PRESIDENTE .....	18
DANZI' – SEGRETARIO GENERALE .....	18
DE BENEDETTIS (LISTA BIASOTTI).....	18
PISSARELLO – VICE SINDACO .....	18
BRUNO (P.R.C.) .....	19

<b>BASSO (F.I.)</b> .....	<b>21</b>
<b>BERNABO' BREA (GRUPPO MISTO)</b> .....	<b>22</b>
<b>GUERELLO – PRESIDENTE</b> .....	<b>22</b>
<b>VICESINDACO PISSARELLO</b> .....	<b>23</b>
<b>BERNABO' BREA (GRUPPO MISTO)</b> .....	<b>23</b>
<b>DANZI' - SEGRETARIO GENERALE</b> .....	<b>23</b>
<b>PIANA (L.N.L.)</b> .....	<b>23</b>
<b>MUSSO (GRUPPO MISTO)</b> .....	<b>25</b>
<b>GAGLIARDI (F.I.)</b> .....	<b>28</b>
<b>SCIALFA (P.R.C.)</b> .....	<b>30</b>
<b>COSTA (F.I.)</b> .....	<b>31</b>
<b>DELPINO (COM. ITALIANI)</b> .....	<b>33</b>
<b>BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO)</b> .....	<b>35</b>
<b>MUROLO (A.N.)</b> .....	<b>36</b>
<b>DANOVARO (ULIVO)</b> .....	<b>37</b>
<b>DE BENEDICTIS (LISTA BIASOTTI)</b> .....	<b>40</b>
<b>VASSALLO (ULIVO)</b> .....	<b>40</b>
<b>ARVIGO (NUOVA STAGIONE)</b> .....	<b>42</b>
<b>GRILLO G. (F.I.)</b> .....	<b>43</b>
<b>LO GRASSO (ULIVO)</b> .....	<b>44</b>
<b>FARELLO (ULIVO)</b> .....	<b>45</b>
<b>NACINI (P.R.C.)</b> .....	<b>48</b>