



COMUNE DI GENOVA

N. 39

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta pubblica del 16 novembre 2010

VERBALE

CDIII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEI CONSIGLIERI GAGLIARDI E BERNABÒ
BREA, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE,
IN MERITO A STATO DI DEGRADO DI
GALLERIA MAZZINI.

GAGLIARDI (P.D.L.)

“Come lei sa, assessore, siamo di fronte a un piccolo caso che spero la Giunta possa rapidamente risolvere. Si tratta di un “piccolo monumento alla ruggine”, come è stato scritto, ereditato dall’attuale amministrazione. Però questa amministrazione è qui ormai da tre anni e mezzo e parliamo di un’impalcatura che giace da ben cinque anni in cima a galleria Mazzini, in pieno centro cittadino, in una città che dopo tanti anni è diventata anche turistica. Quindi non è solo un piccolo obbrobrio, ma anche un cattivo esempio, mentre noi dobbiamo dare l’esempio a tutti i genovesi che Genova crede al turismo e che queste brutture devono essere rapidamente cancellate.

Io le chiedo, intanto, a cosa dovrebbe servire questa impalcatura perché ormai non lo sa più nessuno. L’aspetto finanziario, se questa impalcatura costa, se la paga qualcuno, così informiamo i cittadini e comunque, siamo in pieno centro cittadino, l’Amministrazione deve assolutamente fare qualcosa per cercare di limitare i danni di questo inconveniente grave”.

BERNABÒ BREA (G. MISTO)

“Ringrazio sia l'on. Gagliardi che il Presidente che hanno consentito che mi inserissi su questo argomento sul quale ho presentato nel tempo diverse interpellanze e interrogazioni.

Ad una mia interrogazione datata, l'assessore Margini rispose che nel 2008 non si era potuto reperire il finanziamento ma che tuttavia era stata confermata la copertura finanziaria nel programma 2009 – 2011. Oggi siamo nel 2010, non so se verrà nuovamente inserita e poi andremo verso il 3000.

Sicuramente i ponteggi hanno un costo per la Civica Amministrazione, questa impalcatura è brutta, però io vorrei anche richiamare l'attenzione sull'interno della galleria perché le ultime piogge disastrose hanno provocato degli allagamenti all'interno e l'interno stesso merita una diversa cura perché, come diceva Gagliardi, è un gioiello e non vorremmo, per l'incuria e le magagne del tempo, che andasse tutto alla malora; poi tornare indietro sarebbe veramente pesante”.

ASSESSORE MARGINI

“Mi pare che come sempre sia opportuno dire la verità, e cioè che è un intervento che si sposta di mese in mese, di anno in anno e lascia una situazione d'incuria. Nessuno ha messo su un'impalcatura per il gusto di farlo; siamo nella situazione in cui si sono verificati alcuni eventi e l'impalcatura è stata messa per impedire la caduta di calcinacci o altre cose.

Devo dire che lei ha perfettamente ragione quando denuncia che durante le ultime piogge sono avvenuti alcuni cedimenti che sono stati in qualche modo risolti con un intervento puntuale. In realtà, in un'altra situazione economica, sarebbe giusto fare il punto su tutta la galleria perché è un gioiello, ma è come una bella signora che ha 60 anni e comincia a mostrare difficoltà piuttosto grosse.

Non voglio però che si possa pensare che parlo di rifare tutto per non affrontare il problema specifico. In un certo momento si è pensato che nell'ambito dei lavori e dei disagi che venivano apportati agli operatori di galleria Mazzini e di via Roma per lo scavo della metropolitana, ci potesse essere un accordo verbale in base al quale avremmo dovuto sistemare questa cosa. Lei ricorderà che io le risposi in quel senso quella volta in Consiglio Comunale perché finché io trattai la cosa il punto era questo.

Io mi posso impegnare a far ristimare attentamente i costi dello smontaggio e della messa in sicurezza di quel pezzo di galleria Mazzini. Poi penso che tutti assieme dovremo decidere che tra le priorità della città, nel piano triennale che approveremo tra un mese, questa opera sia inserita.

A dire la verità soldi ne abbiamo pochi, l'indice delle priorità è altissimo, però mi pare che questo sia un punto già sollevato più volte e sa che io se vengo qui e dico una cosa cerco di mantenerla. Qui siamo di fronte ad una cosa che abbiamo detto e non siamo riusciti a mantenerla, quindi penso che dobbiamo iscriverla nel prossimo piano triennale per la prossima annualità, ovviamente all'interno del fatto che per iscrivere questa cosa dovremo non iscriverne qualcun'altra, però credo che la cosa vada avanti da troppo tempo per cui l'impegno che assumo è quello di venire durante il bilancio a dire quanto costa questa operazione relativa alla messa in sicurezza del frontone lato Corvetto. Non le so dire al momento quanto costa questa operazione, ma le garantisco, consigliere Gagliardi, che nei prossimi giorni, a lei, al consigliere Bernabò Brea e a chi vorrà, manderò una nota per dire quanto costa questa operazione”.

GAGLIARDI (P.D.L.)

“Lei ha citato il caso della metropolitana che è un'operazione che poi è andata bene, quindi vuol dire che se ci s'impegna le cose si possono fare bene. Io la ringrazio dell'impegno. Intanto un pacchetto compensativo si potrebbe fare. Nel frattempo, se non riusciamo a trovare questi soldi, non è che possiamo celare le impalcature mettendo della pubblicità adeguata in galleria Mazzini?

Inoltre, in Galleria Mazzini che è una risorsa per la città dal punto di vista turistico, non potremmo mettere almeno due piantine come pacchetto compensativo?”.

BERNABÒ BREA (G. MISTO)

“Aspetto a ringraziarla quando sarà fatto l'intervento perché ricordo che quest'opera è da diversi anni nel piano triennale e mi auguro che il suo impegno, noto a tutti, possa consentire di risolvere anche questo gravissimo problema”.

CDIV

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEL CONSIGLIERE LECCE, AI SENSI
DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL
CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A DANNI
ALLA PASSEGGIATA DI VOLTRI.

LECCE (P.D.)

“Purtroppo l’ultima mareggiata ha danneggiato in modo serio la passeggiata di Voltri. Mi si dice che i danni non comportano una cifra esagerata. Quella passeggiata è diventata un simbolo in termini di risanamento; gli ultimi lavori fatti hanno dato un ottimo risultato, la passeggiata è stata rimessa a posto. Quest’ultima mareggiata purtroppo ha portato sabbia e detriti e questo ci può far riflettere sui fattori di rischio per la zona.

Detto ciò, i due punti seriamente danneggiati sono all’altezza di piazza Odicini e piazza Gaggero. In quei punti le tavole si sono un po’ alzate e l’impalcato si è un po’ deformato. Considerato che si tratta di un intervento non molto oneroso, pur nella situazione finanziaria in cui siamo, le chiedo di poterci mettere mano nel tempo più breve possibile per dare la possibilità ai cittadini di Voltri di passeggiare con tranquillità”.

ASSESSORE MARGINI

“Consigliere Lecce, ovviamente se il punto di riferimento fossero i danni di questa ultima mareggiata, probabilmente avremmo risolto la cosa anche con uno scambio di idee in corridoio. In realtà noi siamo nella situazione in cui questi leggeri danni, che verranno rapidamente affrontati, pongono il problema della sicurezza generale di questa passeggiata che ha avuto danni di ben altra entità lo scorso anno quando siamo intervenuti con oltre 300.000 euro.

In quell’occasione era stato deciso di fare una serie di cose a protezione della passeggiata. Una passeggiata sul mare ovviamente rischi ne ha; quella l’, che è molto bella e molto esposta, ne ha ancora di più. Si erano decisi interventi di tre tipi. Uno era stato deciso a spese dell’Autorità Portuale in accordo con noi e la Regione e consisteva nel rafforzare il pennello sulla destra che avrebbe protetto la passeggiata dai venti di levante. Quest’opera ha dovuto scontrarsi con preoccupazioni diverse perché costruire un nuovo pennello può in qualche modo rendere meno fluida l’uscita del Leira.

In ogni modo l’Autorità Portuale si è dichiarata disponibile a fare questa cosa e la faremo perché quel pennello dovrebbe in qualche modo aiutare anche il ripascimento dell’arenile. Per procedere a fare quest’opera occorre avere il parere dell’ufficio tecnico dell’intesa Stato – Regioni e si può pensare che non possa iniziare prima dei prossimi mesi del prossimo anno.

del 9 dicembre. La Conferenza Capigruppo della prossima settimana si occuperà anche di pianificare l'ordine dei lavori per quello che riguarda il bilancio. Il titolo della monotematica sul turismo sarà: "Straordinarie prospettive turistiche della città di Genova".

CDVI INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
DEI CONSIGLIERI BASSO, PIANA, BALLEARI,
BERNABÒ BREA, CAMPORA E LECCE, AI SENSI
DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO DEL
CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A
MANCATA LOCALIZZAZIONE DEL NUOVO
STABILIMENTO DI ASG SUPERCONDUCTORS
(MALACALZA).

BASSO (G. MISTO)

"Signor Sindaco, dobbiamo purtroppo oggi denunciare l'ennesima sconfitta della nostra città. Una città che non è riuscita a trovare 25.000 metri quadrati, pur essendo stata allertata da mesi perché il gruppo Malacalza aveva vinto la gara fin dalla metà del mese di luglio, e questo ha comportato la perdita di uno stabilimento da 80 persone che avrebbe generato un fatturato di 170 milioni di euro e un lavoro che durerà almeno sei anni per questa prima parte del progetto con 70 milioni di investimenti.

Oltre a perdere questi soldi in contanti, il pericolo più grave è che si vada a perdere un insieme di potenzialità, di progettualità della città perché quello che dovrebbe essere il nostro vanto, il collegamento fra l'industria pensante e i nostri centri di eccellenza (il progetto è stato finanziato da ENEA, CNR e l'istituto di fisica della nostra città), viene portato a La Spezia. Per fortuna che resta in Liguria perché il rischio sarebbe stato come per tante altre situazioni quello del trasferimento oltre appennino, non ultima la Boero di cui si leggeva ieri sui giornali.

Questo è desolante perché andiamo a perdere non solo dei posti di lavoro estremamente qualificati, ma andiamo ad appannare la nostra immagine sui mercati internazionali e quindi è chiaro che se continuiamo su questa strada, probabilmente perderemo anche la parte progettuale perché sarà facile per l'Università, per l'ENEA e il CNR andarsi a collocare in altre zone per andare a più stretto contatto con le industrie che queste idee sviluppano.

La gravità è evidente. Abbiamo dietro l'angolo anche Ansaldo energia che sostanzialmente ha gli stessi problemi. Spero che questo ennesimo schiaffo alla città sia quello che ci permetterà di reagire in forma completa perché non è solamente colpa del Comune, ma occorre che ci sia una sinergia vera con industriali, Regione e sindacati per cercare di mettere freno a questa emorragia

continua. Questa città – lo abbiamo ricordato più volte – ha perso 250.000 abitanti e se si va avanti così probabilmente ne perderà altrettanti riducendosi a una città di vecchi e pensionati”.

PIANA (L.N.L.)

“Quella che ha appena illustrato il collega Basso e che abbiamo seguito dai titoli dei giornali è sicuramente una delle situazioni più gravi e preoccupanti dal punto di vista delle ricadute sulla nostra città che si siano verificate in quest’ultimo periodo. Lei, Sindaco, nell’esternare la sua presa di posizione, a volte ha detto anche delle cose che io mi sento di condividere; però secondo me ha mancato in un aspetto, o perlomeno è quello che ho colto da quanto ha riportato la stampa. lei ha concentrato sicuramente un attacco nei confronti dell’associazione degli industriali che probabilmente avrà delle responsabilità, ma io credo che in un Comune, in una Regione e in un contesto portuale amministrato da un colore politico, soprattutto in questo vadano ricercate e riscontrate responsabilità perché è soprattutto nella parte delle istituzioni che l’interesse pubblico deve essere tutelato, non si può pretendere che siano gli industriali a porsi determinati problemi.

Allora noi abbiamo un presidente dell’Autorità Portuale e un assessore regionale alle infrastrutture che sono espressione di un certo territorio sul quale poi vediamo spostarsi certi insediamenti industriali, certi investimenti e certe realtà e abbiamo un’emergenza genovese, quella di Ansaldo energia, che non so per quanto possa andare avanti perché non so quanto un’azienda possa permettersi, anche da un punto di vista economico, di pagare dei trasferimenti con mezzi di trasporto speciali di parchi di turbine per andarle a montare in un magazzino a Massa Carrara senza che da parte della nostra città arrivi un segnale di disponibilità al conferimento di aree.

Quindi il rischio oggettivo che si arrivi ad un ulteriore impoverimento dell’ambito industriale e produttivo è veramente dietro l’angolo e tra l’altro quello che ancor più mi stupisce – e di questo volevo chiederle conto – è che recentemente proprio in quest’aula abbiamo affrontato la questione dell’accordo di programma sulle aree ILVA incentrando la questione molto più sugli aspetti occupazionali, sui mancati impegni e sul fatto che Riva stesso avesse disatteso completamente gli impegni contenuti in quell’accordo. Forse era quello il momento in cui da questa amministrazione si sarebbe potuto fare davvero qualcosa di più e in maniera più incisiva per mettere in discussione quel documento e soprattutto per impedire che come conseguenza anche di questo qualcuno la potesse fare da padrone privando altri imprenditori di aree strategiche e preziosissime che sono nella nostra città”.

BALLEARI (P.D.L.)

“Interverrò brevemente perché la vicenda l’abbiamo seguita sui giornali e purtroppo abbiamo dovuto assistere a un’altra sconfitta della nostra città che – devo dire – al di là del discorso occupazionale che è sicuramente molto importante, assume una certa importanza anche in un’ottica diversa. Io avevo salutato con gioia il fatto che la signora Sindaco recentemente avesse scritto per riproporre nuovamente la nostra città come sede della direzione per il nucleare e speravo che quest’azienda importante che sviluppa un lavoro in sinergia con l’Università e con il CNR, che avrebbe potuto dare lustro alla nostra città, avesse potuto trovare una soluzione per quanto riguarda le aree.

Io non voglio dire che la colpa sia della signora Sindaco, però devo dire che la colpa sicuramente è di un sistema che ha un certo colore politico in questa Regione. Certamente l’accordo del 2005 con Riva fu – e non lo dico soltanto io – una porcata per la città perché abbiamo dato uno spazio che è assolutamente esagerato. Abbiamo avuto recentemente qua gli operai che si lamentavano dei mancati accordi e io avrei voluto che questo fosse stato portato avanti dalla nostra amministrazione perché certamente sono aree private, ma avremmo dovuto cercare di intercedere per trovare uno spazio nella nostra città per questo nuovo imprenditore.

Un’ultima cosa che riguarda un fatto recente, della fine del mese di settembre: un’altra importante azienda non genovese, ma svedese, Ikea, che ha sede comunque nel nostro territorio, avrebbe chiesto dei terreni. Non stiamo parlando di altri 25.000 metri, ma forse di 5 – 7.000 metri che sarebbero necessari per implementare le attività e conseguentemente il numero dei dipendenti. Vorrei che anche questo venisse preso in considerazione e non ci lasciassimo sfuggire questa occasione”.

BERNABÒ BREA (G. MISTO)

“Giustamente i colleghi hanno detto “la più grave sconfitta”, ma purtroppo la più grave sarà la prossima perché mi sembra non ci sia nessun presupposto che possa farci sperare in un cambiamento di rotta. D’altra parte paghiamo delle scelte che sono state fatte, anche dalla politica. Ricordiamo il già citato accordo del 2005 sulle aree di Riva che fu salutato quasi unanimemente come un grandissimo successo. Dubbi purtroppo ce n’erano stati pochissimi, io avevo votato contro, però fu accolto con toni veramente entusiastici, poi si sono viste le conseguenze.

Ma parliamo anche di Spinelli che il centro sinistra ha mandato prima sugli Erzelli (e qualcuno ci ha guadagnato), poi l’ha mandato nuovamente sotto e adesso abbiamo un contenzioso su queste aree che sono enormi e potenzialmente ci avrebbero salvato.

Non voglio ripetere quanto detto dai colleghi, ma dobbiamo ricordare che Malacalza ha detto delle parole molto forti quando ha detto: “Ringraziamo chi ha detto che ci voleva aiutare, chi lo ha fatto e chi ha fatto finta”. Non vorremmo che a fare finta siano stati in tanti. Sulla Sindaco non ho alcuna contestazione personale, ma credo che non tutti siano stati all’altezza della situazione. In proposito vorrei chiederle che cosa ha fatto la Società per Cornigliano perché mi sembra che questa società, di cui lei è presidente, sia uscita male da questa vicenda”.

CAMPORA (P.D.L.)

“Non ripeto quanto è già stato detto. Dico solo che questo avvenimento, così come altri negli ultimi due anni, evidenzia un fatto, tragico secondo me: che Genova è una città prossima al fallimento. Questo lo dico con grande tristezza, però ogni mese abbiamo delle aziende che lasciano Genova; questa era un’azienda che voleva venire a Genova e andrà invece a Spezia. Ricordo recentemente il grande tour operator Kuoni che ha deciso di chiudere la direzione a Genova e lasciare le sedi di Napoli, Milano e Roma.

Abbiamo poi la Call & Call, una società che si occupa di call center, che ha deciso di chiudere a Genova e lasciare aperto a Spezia. Quindi il problema c’è e nessuno può essere immune da responsabilità, tanto meno il Sindaco e questa Amministrazione perché c’è un problema evidente: che Genova è marginalizzata, conta poco, perde posizioni ogni anno che passa e quindi forse dovremmo anche metterci tutti insieme a cercar di capire perché Genova sta vivendo questa situazione che va avanti ormai da 10 – 15 anni. Sicuramente la sua parte politica non è immune. Probabilmente avrò qualche responsabilità anch’io come consigliere comunale, però il dato evidente è che Genova è una città prossima al fallimento e tutti ne dobbiamo essere consci.

Basta andare per strada, parlare con i cittadini, parlare con le piccole imprese che sono in difficoltà. C’è sicuramente un problema di crisi a livello nazionale e internazionale, ma Genova a mio avviso vive questa crisi in maniera più forte e più violenta e proprio per questo le chiedo, Sindaco, cosa intende fare per cercare di rendere Genova una città appetibile anche per l’impresa. Questa è la domanda che le voglio fare perché la preoccupazione è veramente tanta, al di là dei colori politici, da parte di tutti i cittadini che vedono una città che rallenta e arranca giorno dopo giorno”.

LECCE (P.D.)

“Sicuramente per un problema così importante e complesso l’art. 54 ci concede poco tempo, ma era doveroso da parte mia intervenire in rappresentanza del mio gruppo perché i gruppi di maggioranza devono sapere e

sono un po' stufi di questo tiro al piattello che c'è in questa città. Allora, signora Sindaco, io le chiedo chiarezza. Lei ha iniziato a mettere qualche paletto, ma sulle aree industriali non è che qui ci si può lavare la coscienza perché, a proposito di imprenditori, il terzo valico si continua a dire che parte ma in realtà non parte. Così come tutta una serie di infrastrutture che si dice sempre che verranno finanziate ma poi alla fine non vengono finanziate e gli imprenditori da questo punto di vista non stanno a guardare né il Sindaco di Genova, né il Presidente Burlando, né il Presidente della Provincia, né il Presidente dell'Autorità Portuale Merlo. Qui il problema è molto più complesso e allora occorre fare chiarezza per capire chi sta bluffando perché i tavoli di concertazione ci sono, però bisogna capire chi sta giocando un gioco poco pulito.

Alcuni colleghi denunciavano una situazione preoccupante rispetto all'occupazione di questa città, rispetto alle aree che sono a disposizione, ma non si mettono in movimento perché c'è poca attenzione anche da parte degli imprenditori. Se leggete oggi l'intervista del presidente di Confindustria regionale, quello che dice è un po' diverso rispetto a quanto diceva il presidente Calvini. Spogliamoci un po' dei panni di centro sinistra e centro destra e facciamo gli interessi della città.

Noi abbiamo chiesto alla signora Sindaco di chiedere un incontro urgente al Governo sulle aree di Cornigliano perché è il Governo che deve rispondere. All'Autorità Portuale chiediamo di accelerare tutti i processi di tombamento e quant'altro di sua competenza, senza scaricare le responsabilità su altri. Qui, signora Sindaco, bisogna fare chiarezza in poco tempo e le faccio una proposta: se è il caso di discutere in questo Consiglio Comunale della situazione occupazionale e di quello che sta succedendo e se lei, come ha ripetuto sui giornali, ha steso tappeti rossi per gli imprenditori che vogliono investire in questa città, perché qui dicono che la responsabilità è del Comune: se non si fa il ribaltamento di Fincantieri è colpa del Comune, se non si dà risposta all'Ansaldo la colpa è del Comune, quindi facciamo chiarezza, signora Sindaco”.

SINDACO

“Questo è un articolo 54. Ritengo sarebbe utile che queste questioni fossero oggetto di una seduta monotematica da dedicare ancora una volta all'aggiornamento su queste problematiche.

Partiamo da Malacalza. La città si è mossa subito, non appena l'imprenditore ha chiesto, in una riunione congiunta che si è svolta in Regione, a me, al Presidente Burlando e all'Autorità Portuale di collaborare perché questo investimento importante e da molti auspicato per una filiera innovativa del suo stabilimento potesse concretizzarsi velocemente. La questione dei tempi

era per lui molto importante, essendo questo un progetto che lo ha visto in joint venture con altri soggetti industriali.

Io sono molto arrabbiata e sento anch'io il peso di una sconfitta per non essere riuscita a tenere qui questa parte innovativa di un nuovo stabilimento, però chiedo a tutti di non enfatizzare il problema perché lo stabilimento di Malacalza esiste a Campi e nessuno lo sposta. Stiamo parlando di una costola innovativa di questo stabilimento a cui io tenevo in modo particolare perché, come altre volte ho detto in questo Consiglio, tanto sono contraria a un'idea di nucleare come quella che è stata avanzata nel nostro paese con le scelte fatte recentemente dal Governo, quanto sono invece profondamente convinta che tutto ciò che va nella direzione di agganciare la ricerca e il lavoro del nostro paese nella direzione del nucleare più avanzato, cioè della fusione al posto della fissione, che deve vedere insieme ricerca, produttivo, manifatturiero avanzato, abbia una sua naturale presenza nella nostra città perché ancora permangono professionalità importanti che vengono dal nucleare di un tempo e perché qui, come sapete, io chiedo che sia fatta la sede della nuova agenzia per il nucleare che darebbe lavoro a non meno di 200 persone, a fronte delle 80 di cui stiamo parlando adesso e tutte di altissima qualità, come si vede dal board che si sta componendo intorno all'agenzia. Chiedo quindi, en passant, di fare di questa battaglia una battaglia trasversale nella quale riconoscerci tutti.

È per questo che fin da subito, sulla richiesta di Malacalza ci siamo orientati per dare una risposta perché lo ritenevamo uno di quei filoni strategici: non sono tanto le 80 persone, quanto il filone strategico che può dare un senso alle operazioni che stiamo facendo agli Erzelli, al consolidamento di Ansaldo e per tutto questo settore di ricerca e sviluppo del manifatturiero avanzato.

Io ho presentato, nell'arco di pochissimi giorni, all'imprenditore alcune ipotesi, naturalmente a partire da quelle aree di cui noi abbiamo piena disponibilità dal punto di vista delle funzioni che possono essere considerate ammissibili e quindi piena disponibilità pianificatoria. Non stiamo parlando di aree di proprietà del Comune o comunque pubbliche, ma di aree sulle quali abbiamo o avevamo già verificato una disponibilità e facilità di vendita o cessione da parte degli attuali proprietari e avendo fornito all'imprenditore le coordinate che gli consentivano di poter essere certo di tempi che non prevedevano varianti, perché di questo aveva soprattutto preoccupazione l'imprenditore, di dover fare riferimento ad aree per le quali le varianti dell'attuale piano urbanistico avessero necessità dei tempi lunghi con il dibattito in Consiglio Comunale e i tempi delle osservazioni.

Quindi ho presentato aree che avevano già queste caratteristiche. L'ho detto altre volte e non ne faccio mistero: una è l'area di Trasta che avevamo negato all'imprenditore Spinelli che ce la chiedeva proprio perché quanto chiedeva Spinelli non poteva essere fatto coincidere con le funzioni ammesse in quell'area, che peraltro non coincidono nemmeno con le funzioni che

ammetteremo col nuovo P.U.C., ma che certamente è un'area molto superiore ai metri quadri che chiedeva l'imprenditore e che poteva essere resa disponibile in tempi abbastanza rapidi.

L'altra area che ho proposto è quella dell'ex oleificio Gaslini, anch'essa in Val Polcevera e di proprietà privata, ma con disponibilità dell'imprenditore a vendere, anch'essa vincolata a un utilizzo produttivo, quindi con un'accessibilità e un costo sicuramente non distanti dalle esigenze economiche che l'operatore ci proponeva.

Su entrambe le aree abbiamo portato avanti una valutazione anche tecnica molto precisa, con una serie di sopralluoghi che sono stati condotti anche con le persone delegate dall'imprenditore. Delle due l'area dell'oleificio Gaslini è sembrata essere fino all'ultimo un'area di possibile scelta, con alcuni elementi di aggiustamento logistico che si rendevano possibili ed altri di maggiore difficoltà di concretizzazione su cui eravamo però disponibili ad operare nell'immediato.

Dal punto di vista logistico qual è il problema delle aree della nostra città che, lo ricordo a tutti, ha un problema reale di aree non molto grandi e logisticamente poco interessanti? Il riferimento che faceva il consigliere Lecce all'infrastrutturazione di cui da molti anni diciamo di aver bisogno, è reale perché come si accede alle nostre aree è un problema di costi ma anche di destinazione d'uso da concretizzare.

In questo caso specifico, poiché lo stabilimento di cui stiamo parlando produce turbine per gli impianti nucleari e queste turbine hanno una dimensione d'ingombro molto grande ed un peso piuttosto considerevole, le valutazioni tecniche da fare erano relative al come si fa a consentire ad un carico speciale di questo tipo di uscire dalle aree che sono nella città, pur essendo aree ad uso produttivo, senza avere ingombri eccessivi. Certamente voi sapete che la nostra città, le nostre vallate, sono piene di ponti, ponticelli, inoltre c'è il rapporto con fiumi che a volte sono quelli che sono, e anche questo dà impedimenti; e tra l'altro ci sono strade magari più larghe che tuttavia hanno un problema di carico che non può andare oltre un certo livello per motivi di tenuta e di sicurezza.

Questa questione è sembrata superabile per ciò che riguarda il peso perché avendo le turbine un peso complessivo superiore a quello consentito dalle nostre strade, lo stesso imprenditore ci ha sottoposto la possibilità che venissero portate via mare perché, consentitemi la metafora che uso non avendo competenze tecniche, queste turbine sono fatte come sfoglie, quindi si può trasportarle uno strato alla volta; quello che non si può fare invece è tagliare a metà o ridurre la dimensione della sfoglia, e questa dimensione è una dimensione non coincidente con nessuna delle strade che abbiamo in città.

Pertanto, anche prevedendo l'uscita in contromano, manovra che sarebbe stato possibile fare di notte come carico speciale trattandosi solo di alcuni carichi all'anno, tuttavia l'allargamento della strada si rendeva

necessario: la cosa non era impossibile, come io stessa ho detto all'imprenditore, ma certamente foriera di ulteriori investimenti e di tempi non immediati. Queste sono le condizioni che il Comune di Genova, nella sua piena disponibilità pianificatoria e di proposta di sostegno allo sviluppo di un settore così importante, ha potuto mettere in campo.

Questi elementi erano molto convenienti per noi, e lo erano tanto anche per la città perché io penso che sia determinante far tornare realtà produttive dentro la città in quanto significa far rivivere quartieri che sono nati con l'idea del lavoro, che sono nati intorno alla comunità del lavoro: quando molte volte diciamo che bisogna evitare di trasformare questi quartieri in luoghi dove ci siano solo centri commerciali, il segnale da dare è quello di mantenere quelle aree come aree produttive... però poi bisogna farci stare le produzioni che di volta in volta chiedono di starci! Quindi per la città questa è stata certamente una sconfitta!

Il resto l'imprenditore lo ha chiesto nelle aree portuali: la prima possibilità e richiesta che è stata avanzata ha avuto a che fare con il VTE, ed è stato compito del porto perché in quelle aree è solo il porto che può decidere e verificarne l'utilizzabilità. Mi pare che alla fine su questo, che per un certo periodo è sembrato essere la soluzione vera, abbia giocato la difficoltà della concessione del rapporto con l'altro concessionario, fintanto che si è concentrata la questione su Cornigliano.

Per non poter fare i conti con un accordo di programma al momento non modificabile, il tema è stato allora quello di fare i conti sullo spazio che non è inserito nell'accordo stesso, nel senso che non deve scontare delle modifiche di rapporto di uso di aree da parte dell'imprenditore Riva, ma che è invece all'interno di quei 144 mila metri quadri che stanno tra la foce del Polcevera e la parte dedicata al riordino urbano. Lì dentro si giocano in questo momento partite complesse e tutte molto necessarie alla città: una parte di area che deve essere dedicata alla cantierizzazione della gronda e che nei prossimi anni non può essere utilizzata per altro non avrebbe portato impedimento per la richiesta dell'imprenditore Malacalza, ma certo limita la possibilità di manovra

Cosa abbiamo fatto come comune? Io vorrei che i consiglieri ricordassero che è circa dal 1990, quando Signorini era assessore in Regione, dal tempo del Piano da lui fatto in Regione, che quello è uno spazio di competenza regionale. La pianificazione di Cornigliano non è del Comune di Genova, è della Regione!

Cosa ha fatto, dunque, il Comune di Genova? si è attivato in due direzioni: per prima cosa ha chiesto con urgenza che si convocasse il comitato portuale, perché lì si trovasse la definizione che non può essere solo quella di dire che ogni cosa va a gara, perché noi siamo d'accordo sul fatto che ogni cosa vada a gara, ma sulla base delle normative europee che parlano di trasparenza, pubblicità ecc., ma non come un'occasione per bloccare qualsiasi cosa!

Abbiamo chiesto il Comitato Portuale che doveva svolgersi il giorno 15, dopo ripetuti rinvii!

Nello stesso tempo, e questa è la seconda cosa, abbiamo scritto alla Regione Liguria, dicendo che noi riteniamo che per quell'area le funzioni produttive che propone Malacalza siano funzioni assolutamente compatibili e quindi chiedevamo alla Regione di dirci che così è! La Regione Liguria non ha risposto, non ha risposto e informalmente i suoi tecnici hanno relazionato della difficoltà di considerare possibile questa richiesta: cioè per la Regione dal punto di vista pianificatorio quell'area deve essere dedicata ad attività logistico-portuali, dove l'idea di porto-fabbrica di cui parlava Sartori tanti anni fa e di cui continuiamo a parlare noi adesso (il fatto che nel porto si debbano dotare spazi per attività che siano lo sbocco a mare delle attività produttive della nostra città), per quella pianificazione non trova spazio!

E' per questo che dico con chiarezza che in questa situazione l'imprenditore ha avuto problemi di tempi non certi di risposta ma anche di mancata certezza di cosa sarebbe avvenuto dopo, anche se le risposte gliene avessero date. Infatti se lì nessuno dà la garanzia che innanzitutto dal punto di vista della pianificazione non ci vogliono varianti di altro tipo (e stiamo parlando di un'area di cui il Comune di Genova non può disporre da solo), e inoltre che comunque bisogna andare a gara, evidentemente da un'altra parte gli si offre un'area che ha più facilità di accesso al mare di quanto abbiano le nostre strade, in più con facilitazioni economiche che derivano dal contratto d'area di Spezia, contratto che noi non abbiamo, ovviamente alla fine gli imprenditori scelgono di andare dove hanno maggiori convenienze.

Questa è una storia che ci deve far prendere posizioni molto precise, consigliere Basso: la posizione precisa deve essere che nel nostro PUC quelle aree tornino di competenza esclusiva pianificatoria del Comune di Genova, perché se il comune deve lavorare a ciambella intorno alle competenze della Regione Liguria da una parte e dall'Autorità Portuale dall'altra... di cosa volete che disponiamo in una città dove trovare aree di qualche migliaio di metri quadri è un problema?

Al consigliere Piana dico che bisogna che ci mettiamo d'accordo anche su un'altra storia perché se il federalismo che sta andando avanti nei testi che si stanno discutendo prevede che il comune non abbia alcuna competenza nello sviluppo e in tutto ciò che sono queste esigenze fondamentali, allora bisogna che ci capiamo! Non è che si possa chiedere al comune di essere soggetto imprenditore che promuove sviluppo, e al tempo stesso togliere le competenze dello sviluppo e darle alla Regione! Questo è un tema che ci deve vedere molto solidali sia nella definizione dei nuovi strumenti pianificatori sia nell'impostazione che vogliamo dare al federalismo, noi più di altre città perché sono poche le città che si trovano a dover decidere non di tutto il proprio territorio, come Genova: un conto è essere una città di pianura, non sul mare,

molto estesa, un altro conto è essere una città stretta tra monti e mare, dove il mare è di competenza del porto e una parte dei monti è di competenza di qualcun altro.

Detto questo non enfatizzerei più di tanto le questioni del declino della città, declino che non vedo perché ci sono anche segnali di altro tipo, ma certamente questa è una città su cui la crisi ha picchiato in maniera molto più forte perché alcune questioni strategiche non le abbiamo affrontate quando era necessario farlo, quindi oggi ci troviamo con il peso di una difficoltà produttiva e di riduzione dei posti di lavoro, avendo già conosciuto la cassintegrazione, la riduzione del sistema produttivo, e non avendo fatto le scelte produttive necessarie! Scusate, davvero ha ragione Lecce: quando parliamo di terzo valico di cosa stiamo parlando? Gli imprenditori da almeno 40 anni sono privati della possibilità di collegamenti diretti verso una città in cui tutto costa di più perché costa di più far arrivare le merci ai suoi abitanti: mi chiedo se questa è una città destinata a vivere o a morire!

Non accetto dunque lezioni da questo punto di vista mentre accetterei ben volentieri una posizione bipartisan per “tirlarla su” e fare oggi quelle questioni strategiche sulle quali siamo indietro di almeno 20 anni: non ho alcuna difficoltà a riconoscerlo perché da 20 anni lo dico, e spero che questa situazione ci porti a lavorare insieme in maniera completamente diversa”.

BASSO (G. MISTO)

“Signora Sindaco, dalla sua lunga risposta traggio alcuni spunti. Innanzitutto, per quanto mi riguarda personalmente, sono con lei sul fatto di riappropriarsi delle aree interne alla città, e su questo sarò sempre al suo fianco. Del resto spero non sia una battaglia di minoranza o maggioranza, ma sia una battaglia della città quella di cercare prima di fermare l’esodo e poi riportare qualcosa in città.

Per quanto riguarda l’Agenzia Nucleare, come possiamo non essere d’accordo? tuttavia credo che un discorso di ricerca seria non possa non essere accompagnato ad uno sviluppo industriale, altrimenti la ricerca resta sterile, resta nei laboratori universitari, cosa che in questo momento non serve a Genova. Quindi tutte le nostre eccellenze, IP, Erzelli, ecc., devono essere collegate all’industria, altrimenti restano realtà vuote di significato.

Il secondo discorso è sulle aree: lei ha parlato di aree che l’imprenditore chiedeva fossero immediatamente disponibili, ed è qui purtroppo la mancanza degli enti locali: bisogna individuare queste aree, lo dice molto bene oggi l’imprenditore Cepollina....”

SINDACO

“Mi sembra utile che emerga un ragionamento di condivisione: questo lavoro che oggi viene richiesto noi lo abbiamo ampiamente fatto dal 2009, nel senso che tutto il censimento delle aree è stato fatto con Confindustria e, in una fase successiva, anche con la Camera di Commercio e ha dato luogo ad un database che viene gestito dal comune, da Confindustria e Camera di Commercio. Questo lavoro che evidentemente a livello regionale non esiste, a livello comunale invece è stato fatto. Glielo dico per darle ragione”.

BASSO (G. MISTO)

“Allora bisogna partire da lì per fare un’opera di incentivazione, di incrementazione di queste aree, metterle già a regime, con tutto un sistema di incentivi. Cioè il marketing territoriale non deve farlo solo il Sindaco, ma anche gli industriali, i sindacati e tutti coloro che hanno a cuore questa città.

Vorrei che partisse questo tavolo: avete parlato di una Commissione Consiliare monotematica sulla quale sono d’accordo ma il problema è un tavolo di partenza, così comeosterremo per il turismo”.

PIANA (L.N.L.)

“Sindaco, sicuramente i decreti attuativi del federalismo conterranno aspetti da perfezionare, e credo dovremo lavorare tutti in questo senso; credo che anche perplessità che sono state sollevate in quest’aula in merito alle competenze dell’Autorità Portuale, per esempio, che sono contenute non nei decreti del federalismo ma nella legge che è stata varata, siano arrivate come segnale proprio da questi territori.

Io sono assolutamente d’accordo sul fatto che ci si debba riappropriare di queste aree ma non ho capito con quali strumenti riusciremo a farlo: se lo possiamo fare con il nuovo strumento urbanistico mi chiedo perché non ci abbiamo pensato in ambito di variantona... Ad ogni modo avremo modo di approfondire in altre occasioni.

Mi auguro che anche le altre istituzioni si rendano conto che così non si può andare avanti e che, soprattutto dai colleghi appartenenti alle forze politiche che esprimono certi ruoli di responsabilità, possa arrivare questo messaggio condiviso e che si cerchi di lavorare tutti nella stessa direzione”.

BALLEARI (P.D.L.)

“Signora Sindaco, riappropriamoci delle nostre aree, cerchiamo di gestire la città con uno spirito comune, per il benessere di tutti, cerchiamo di

essere più accoglienti per nuove aziende che devono arrivare e per rendere competitive le nostre. Su questo lei sa che noi siamo tutti con lei, sia da una parte politica che dall'altra”.

BERNABÒ BREA (G. MISTO)

“Sinceramente dal suo intervento, signora Sindaco, non è emerso nulla di nuovo, e anche il richiamo all'Agenzia per il Nucleare per poi dire che siamo contrari al nucleare, certo non ci aiuta. Non vorrei che anche in questa vicenda di Malacalza avesse influito negativamente il fatto che venivano realizzate turbine per il nucleare. Mi auguro che questo non abbia fatto giocare parti improprie a qualche regista genovese.

Anche io attendo da lei di sapere come riuscire a superare questo problema pianificatorio: è giusto quello che lei dice circa il fatto che il Comune di Genova deve avere più potere decisionale nella pianificazione e nella disposizione delle aree, ma al momento non mi sembra ci sia nulla di nuovo su questo fronte.

Purtroppo la città è in una situazione ben peggiore da quella che lei descrive e questo nuovo avvenimento si aggiunge ad una serie infinita di altri episodi, al punto di renderci veramente pessimisti riguardo al nostro futuro”.

LECCE (P.D.)

“Il momento che viviamo è veramente difficile, oggi parleremo di un'azienda, AMT, che affronta una situazione complessa; detto questo accolgo volentieri l'invito dei molti colleghi che hanno invitato tutti noi di spogliarci dei panni di politici di una parte piuttosto che di un'altra, ma alziamo la voce perché l'Autorità Portuale sta perdendo 70 milioni di euro perché il governo italiano ha tagliato i fondi: oggi discutiamo dei problemi occupazionali perché il governo italiano ha tagliato i fondi! Dobbiamo essere uniti per salvare questa città da chi le vuole male, e sono in tanti!

Signora Sindaco, lei ha fatto chiarezza sulla famiglia Malacalza e ricordiamo che spesso tutti i torti gli imprenditori non l'hanno”.

nelle corde, non sta a cuore di chi sta assumendo le decisioni a Roma e ha portato all'eliminazione di una cifra attorno ad un miliardo di euro sul sistema nazionale. E' una cifra enorme e non sappiamo ancora cosa significhi per il bacino urbano, non abbiamo ancora il dato preciso di quello che è l'effetto sui contributi che vanno all'azienda AMT, ma se noi facciamo una semplice parametrizzazione tra le cifre nazionali e quello che poi ricade su una regione come la Liguria, la cifra si aggira sui 61 milioni di euro per il sistema ferro – gomma e i 31 milioni di euro per il servizio su gomma. Quindi, tenendo presente che AMT ha circa il 54% delle risorse, si fa presto a fare i conti.

Io non credo esista azienda anche con prodotti validi e capacità di avere utili, che possa far fronte da un giorno all'altro ad una cifra di questo tipo.

Questa somma si aggiunge a quello che era l'impegno che AMT stava ponendo in essere, e noi con AMT, relativamente all'applicazione del piano industriale che era stato previsto per il 2011, nell'ambito degli anni 2009 – 2011, che sono gli anni di vigenza dell'accordo di programma regionale dove si pensava ci fossero risorse certe: invece ci siamo trovati con un 2011 che non avrà risorse certe, anzi subirà decurtazioni, quindi dobbiamo ipotizzare un intervento che somma le carenze di finanziamento nazionale (17 milioni di euro ipotizzabili) con quello che è il piano industriale che AMT ha predisposto.

Di fronte a questa cifra così pesante tutto il sistema del trasporto pubblico, quindi non solo noi come bacino genovese ma anche la realtà che dobbiamo tenere presente in ambito di Regione Liguria, si trova in una situazione di grave difficoltà che anche per le aziende provinciali mette a rischio il mantenimento dei capitali sociali: questo significa che per come è stata pensata la manovra si va verso un'idea di cancellazione del servizio pubblico così come lo abbiamo inteso noi, per lasciare spazio a modalità del tutto privatistiche di gestire questi servizi. In pratica l'autobus non dove serve e quando serve, ma l'autobus come rende: io credo che questa non sia una modalità da noi condivisibile.

Per questo abbiamo cercato di definire, ragionando in Giunta, ragionando nell'ambito del comune, quelle che potrebbero essere le linee guida da indicare. Io mi limiterei a dare alcuni passaggi di tipo cronologico in modo che i consiglieri possano discutere sapendo quello che è accaduto in questo periodo, dopo la manovra finanziaria.

Da parte del comune è stato approvato un documento che ribadisce il ruolo e l'importanza del servizio di trasporto pubblico locale e, pur nella consapevolezza del momento grave che è quello del 2011-2012 (perché la manovra nel 2012 diventa strutturale), e ribadisce le modalità di impostazione anche delle azioni e reazioni che riguardino una dimensione futura di trasporto pubblico che mantenga la centralità nel ruolo di servizio alla cittadinanza, riuscendo a coniugare in maniera attenta quello che riguarda la produzione di servizi, l'urbano, l'extraurbano e il ferroviario; questa è una dimensione di

relazione dove gli enti pubblici e chi produce il servizio si vede coinvolto in un processo unitario per dare le migliori risposte ai cittadini e dare forza e vita alle aziende per svolgono e producono questo lavoro.

Questo vuol dire una riforma della legge regionale 31 del 1998, questo vuol dire un percorso che recepisca quello che già il comune ha fatto nei propri documenti fondamentali per quanto riguarda la pianificazione e per quello che riguarda la negoziazione con RFI per la prospettiva futura sull'utilizzo del nodo ferroviario genovese.

Noi abbiamo il breve periodo da affrontare, quindi va bene la prospettiva, va bene sapere dove vogliamo andare, ma dobbiamo avere i mezzi e gli strumenti per reagire subito a questa situazione. Non dobbiamo essere acquiescenti, pensare che ormai i giochi romani sono tutti fatti: con questo Governo, come spero con un nuovo governo, dobbiamo avere la capacità di riproporre la centralità del trasporto pubblico locale attraverso i nostri organi, attraverso l'ANCI, attraverso i nostri rappresentanti in Parlamento perché deve essere ripreso un discorso! L'ultima volta in cui ho sentito parlare di trasporto pubblico locale in maniera attenta, è stato dall'onorevole Letta (l'altro Letta, con l'altro Governo!) che aveva fatto un percorso con le aziende, i sindacati, e aveva ragionato sulle risorse: noi abbiamo in Italia un sistema di risorse che non è attento al trasporto pubblico! In tutti gli altri paesi d'Europa c'è maggiore attenzione! Negli Stati Uniti, paese liberista per eccellenza, il trasporto pubblico è finanziato per il 70% rispetto ai costi. Noi dovremmo avere un 65% che però nessuno ha mai visto.

Anche aziende come AMT che rispetterebbero questo rapporto del 35% rispetto ai costi, non hanno mai visto il 65% di trasferimenti dal Fondo Nazionale Trasporti.

Riteniamo che nei confronti del Governo debba essere tenuta aperta questa trattativa, e la Conferenza Stato – Regioni e ANCI devono lavorare per questo! Ogni tanto viene fuori qualche notizia: 425 milioni di stanziamento, e io mi sono in qualche modo rinfrancato, ma subito dopo c'è stata la doccia fredda, ossia che i soldi sono solo per la ferrovie e le infrastrutture!

Questo è un tema politico importante che ciascuno di noi, senza distinzione di appartenenza, credo debba portare a livello romano. C'è il livello regionale, e anche questo deve essere tenuto presente perché è lì che sta la competenza: da una parte deve esserci un lavoro sulla nuova legge ma deve esserci anche un'attenta riflessione sulle risorse. Qui per la verità i vasi sono comunicanti perché abbiamo il sistema di trasporto pubblico locale inserito in un sistema di welfare e in un sistema di sviluppo dei territori, quindi ovviamente il tema delle risorse e delle opportunità che possono essere dati ai territori deve essere trattato con la Regione, ponendo il trasporto pubblico locale al centro del sistema. Il tutto deve essere fatto con un po' di fantasia, nel senso che dobbiamo lavorare perché soluzioni come quella romana per cui il comune di Roma, nella

legge di Roma Capitale, viene sostenuto con un euro a passeggero che sbarca o imbarca all'aeroporto di Fiumicino.

Ebbene, le città metropolitane e le città impegnate su un fronte così ampio e difficile come può essere la nostra, devono trovare in una normativa nazionale gli spazi perché ci siano le risorse e si faccia un percorso politico perché dietro a queste cose si dà vita ad un federalismo che altrimenti lascia assolutamente povere le realtà locali, per cui allora diventa inutile riempirsi la bocca di federalismo se risorse non ce ne sono.

Questa è un'azione che dobbiamo fare tutti insieme, consigliere, ma dobbiamo anche vedere cosa si fa in casa. Noi abbiamo discusso, e anche stamattina lo abbiamo fatto, di bilancio e avevamo previsto di dare, nel Piano Triennale, 23,3 milioni di euro al trasporto pubblico locale e abbiamo deciso di mantenerlo: guardate che questo, nell'ambito della situazione attuale, è una scelta molto importante e significativa. Stamattina si diceva che ci sono 67 milioni di euro in meno su 109, quindi capite la batosta determinata dalla manovra finanziaria e da tutti gli addentellati, perché non c'è solo quello che si vede ma anche quello che non si vede, ad esempio la sparizione dei rimborsi di IVA e quant'altro. Il Comune di Genova ha scelto di mantenere gli stanziamenti di 23,3 milioni di euro, e questa è una scelta molto chiara!

Allo stesso tempo dobbiamo pensare di fare azioni che aiutino il trasporto pubblico della città, mettendo in gioco anche la propria organizzazione, anche la propria modalità di rispondere a questo tipo di esigenze.

Anche qui deve pervenire un chiaro segno da parte dei consiglieri perché nel momento in cui si propongono azioni che abbiamo valore per il trasporto pubblico locale, quindi per una scelta attenta ai temi di sviluppo, ambiente, territorio, servizio al cittadino, sia espressa in modo chiaro l'effettiva volontà di portarla avanti anche in quest'aula.

Ci sono cose che vanno verso la ricerca di recuperi, anche laddove ci può essere disservizio e quindi anche difficoltà per l'azienda, ma poi c'è un tema più importante, nel senso che noi, insieme all'azienda, ci siamo posti di fronte al tema della riorganizzazione della rete. Noi abbiamo queste cifre importanti da recuperare se vogliamo salvare il servizio e salvare l'azienda, e ci siamo messi a ragionare su rete. Questo può voler dire risparmio, ma significa anche voler dire nuova rete, secondo i criteri che abbiamo enunciato su due linee fondamentali: la prima è quella di rafforzare le arterie forti, che devono sapere portare la gente e dare quindi risposta effettiva a chi usa il trasporto pubblico, soprattutto per i bisogni essenziali di scuola e lavoro; la seconda cosa è che bisogna riorganizzare i luoghi a domanda debole, evitando gli sprechi, usando il mezzo quando serve, usando anche la tecnologia che ci può essere messa a disposizione, ma non dobbiamo avere sprechi e utilizzo del mezzo là dove il mezzo non dà effettive risposte alle esigenze dei cittadini.

Quindi questo vuol dire ragionare sui notturni, sui pre-mattinali, insomma tutte azioni che ovviamente poi stanno nell'Azienda.

Noi abbiamo posto però un limite cioè non si può pensare che il trasporto pubblico diminuisca aldilà di quello che possono essere esigenze coatte là dove la finanziaria ci costringe; se siamo costretti potremmo accettare delle situazioni che vadano anche in riduzione, ma solo dopo che abbiamo visto la verifica di tutte quelle situazioni che riescono ad ottimizzare il servizio.

L'esempio di una Via XX Settembre dove passano venti linee, deve voler dire eliminare le sovrapposizioni; l'Azienda sta lavorando su queste cose e sta preparando una proposta che vada proprio in questo senso.

Noi abbiamo posto un limite: al di sotto dei 28 milioni di chilometri su gomma riteniamo che non possa essere ritenuto accettabile.

Abbiamo tirato fuori noi il discorso del servizio minimo, è un parametro che dovrebbe stare nella legge, nelle indicazioni della Regione; di fatto noi chiediamo, tutte le imprese, tutte le Province ed i Comuni abbiamo chiesto che ci sia questo tipo di lavoro, in questo abbiamo individuato quello che noi riteniamo un servizio minimo inderogabile.

La rete si porta con sé il fatto di avere un recupero e una necessità di fare tutta un serie di ottimizzazioni anche a terra perché si tratta di migliorare gli interscambi, di migliorare l'intermodalità, di avere anche un sistema che aiuti ad utilizzare il trasporto pubblico ma c'è un tema che viene fuori che è quello dei livelli di tariffa.

Noi abbiamo ragionato con le quattro Province Liguri, abbiamo ragionato insieme a tutte le Aziende, e abbiamo definito quelle che sono un po' le esigenze che i gestori del bacino e le aziende hanno perché si vada verso un sistema che salvi il trasporto pubblico e lo salvi con quelle caratteristiche di servizio minimo che è necessario.

Intanto abbiamo chiesto che la Regione quindi intervenga perché modificando la legge renda più elastica il sistema tariffario.

Abbiamo ritenuto importante che si vada verso una unificazione dei comportamenti delle modalità operative dell'Azienda anche sotto il profilo tariffario ipotizzando quindi una possibilità di unificazione di tariffe.

Noi oggi abbiamo delle tariffe molto differenziate, ci sono delle Aziende Provinciali che hanno il biglietto di novanta minuti a 1 euro e sessanta, ce ne sono altre che ce l'hanno a un euro, quindi l'unificazione credo che sia un percorso importante e le aziende e le quattro Province hanno ritenuto di indicare 1 euro e cinquanta come il tetto che deve essere individuato come il tetto a cui tendere, da parte delle quattro Province e del Comune di Genova.

Vedete quindi che il quadro che abbiamo delineato mette in moto da una parte un impegno a continuare a lavorare sulle risorse, dall'altra quello che il Comune già fa, e quello che, in relazione a quello che potrà essere la nuova rete

dovrà essere anche il livello tariffario conseguente in armonia con quello che è il livello regionale.

Su queste linee guida poi siamo andati avanti, nel senso che abbiamo fatto diversi incontri in Regione Liguria; c'è un ipotesi di accordo direi significativo ed importante anche con le Organizzazioni Sindacali, oltre che con l'Azienda che con servizi che rappresenta tutte le altre aziende.

Quindi abbiamo oggi un quadro che spero possa dare il via in termini non lunghi, perché la firma di questo accordo se non ci sono difficoltà dell'ultimo minuto dovrebbe avvenire verso fine settimana.

Quindi vedete che partiamo da un momento di grande difficoltà, di crisi economica notevole, per via delle manovre che dicevo prima, ma si è lavorato per creare una prospettiva a breve e a lungo periodo che consente al servizio pubblico di continuare ad essere presente nel nostro territorio.

Credo che su questo tema ci siano quindi da raccogliere anche le opinioni e le riflessioni perché è un tema molto importante, impatta sulla qualità della vita, impatta sulla qualità dei servizi e credo che quindi sia uno dei momenti più importanti di dibattito che possiamo fare in quest'aula.

Credo che noi dobbiamo avere tutti un obiettivo comune, quello di avere un servizio di trasporto pubblico che sia in grado di soddisfare le esigenze di chi effettivamente ha bisogno di questo trasporto pubblico e quindi che possa rimanere sia in termini di diffusione di rete che sia in termini di frequenze e quindi di qualità e quantità del servizio.”

DELPINO (S.E.L.)

“Volevo intanto ribadire un fondamento su che cosa è per noi il trasporto pubblico locale.

Non è un qualcosa rivolto semplicemente all'utente, credo che il trasporto pubblico locale interessi tutta la cittadinanza, è un welfare.

La qualità della vita aumenta quando c'è un trasporto pubblico locale efficiente anche per coloro che magari non si serviranno mai di questo mezzo perché sapere di avere un trasporto in sicurezza, un trasporto che può curare l'ambiente, un trasporto che comunque ti da una risposta credo che sia un fattore di aumento della qualità della vita per tutti.

Vorrei illustrare gli ordini del giorno che ho presentato, se mi consente Presidente, così faccio un intervento complessivo e poi non interverrò più.

Chiedo quindi Presidente se posso illustrare mentre parlo anche i due ordini del giorno, il n. 13 ed il n. 14.

Volevo ribadire un profilo che forse appare un po' sfocato quando parliamo di queste cose, e cioè di come ci si può liberare del trasporto privato ma soprattutto del traffico pesante nella nostra città che credo che sia un fattore per favorire una mobilità pubblica accettabile. Trasferire tutto su gomma,

spostare il baricentro del trasporto pesante dalla gomma alla rotaia ebbene è una bella enunciazione ma dobbiamo confrontarci con la realtà, non crediamo che questa sia la rotta tenuta dalla dirigenza del gruppo FS, tanto meno dal Governo che ha favorito l'alta velocità, le frecce rosse, le frecce d'argento, la concorrenza con il trasporto aereo fregandosene altamente del traffico locale e del traffico merci.

Come fa ad essere credibile una politica di trasporto su ferro che ha visto nel tempo allontanarci dal trasporto a collettame.

Azzerare il traffico diffuso, il traffico a carro, annullare la società cargo che nell'intendimento di un Governo passato quando c'era Bussolo voleva trasferire a Genova la sede nazionale, ora non esiste più, ma non solo i vantaggi competitivi vengono dati all'autotrasporto, non al ferro, gli stessi oneri portuali favoriscono la gomma, altro che tassare, e qui è stato accennato un'addizionale del pedaggio autostradale o comunque una tassa rivolta verso il traffico pesante come avviene in altri paesi per favorire il trasporto pubblico e in particolare il trasporto su ferro in questa maniera riusciamo a liberare risorse ed infrastrutture per il trasporto pubblico locale.

Vorremmo che in questa discussione fosse presente questo aspetto, questo profilo.

I due ordini del giorno che abbiamo presentato nascono da un principio, c'è la crisi economica, affrontiamola, non facciamola però pagare ai più deboli del mondo del lavoro e cerchiamo di spalmare i sacrifici ed i tagli su tutti i livelli, anche quelli dirigenziali.

Il primo ordine del giorno il n. 13 ha per oggetto i 153 lavoratori della ditta Servizi e Sistemi, ricordando che essi furono assunti con professionalità riguardanti le mansioni di manovra nella rimessa, le relazioni di rabbocco, di pulizia ma anche di soccorso ai mezzi.

Considerando il pesante taglio al fondo trasporti, potrebbe essere messo in discussione oggi questo livello occupazionale dagli stessi piani aziendali e anche con un po' di trascuratezza a volte da parte di certe organizzazioni sindacali.

Noi ribadiamo che tutti i lavoratori hanno uguali diritti indipendentemente dal loro potere contrattuale.

Vedete, ci sono delle situazioni che ci vedono soccombere per un principio, per l'etica della responsabilità. A volte ci è chiesto di ingoiare dei rospi oppure di sfumare certe situazioni richiamandoci alla responsabilità di governo.

Ci sono però delle questioni che riguardano l'etica della convinzione, l'etica dei valori. Sul fatto che in una situazione di crisi debbano essere puniti i lavoratori e i cittadini più deboli noi non transigiamo, e anzi ne facciamo una questione per appoggiare o meno la Civica Amministrazione, questo sia ben chiaro.

Quindi noi chiediamo che vengano mantenuti i contratti in essere con garanzia del posto di lavoro per i lavoratori della “Servizi e Sistemi”, lo diciamo in modo imperativo. In modo meno imperativo, però significativo, chiediamo anche che sia esaminata la possibilità che chi ha i requisiti necessari possa avere dei vantaggi dei riconoscimenti per essere assunto direttamente in AMT.

Nel secondo ordine del giorno prendiamo in considerazione quest’altro squilibrio: c’è una situazione di disagio per tutti di tagli paventati, di sacrifici e noi chiediamo che questi vengano in qualche modo spalmati su tutti i livelli dei lavoratori, siano essi dirigenti o altro, se questo si deve fare.

Ci meraviglia il fatto che AMT, che dovrebbe avere la cultura d’impresa come suo principio, un’impresa di tipo privatistico abbia 16 dirigenti.

Noi crediamo che la Civica Amministrazione s’impegni, come socio di maggioranza di questa Società, perché il numero dei dirigenti venga drasticamente diminuito; mi sembra che il socio francese ascoltasse questa sollecitazione e, se possibile, anche questo in tono non imperativo chiediamo che venga diminuito il numero del Consiglio di Amministrazione, che passi da cinque a tre componenti.

Certo, ci sono state dette alcune cose, qui siamo con l’acqua alla gola quando la nave affonda bisogna dare delle risposte, un ritocco ai chilometri forniti senza che l’utenza sia colpita particolarmente. Ma ci meraviglia un’altra cosa che l’azienda nostra, chiamiamola così, fa il 37% di traffico di entrate dalla bigliettazione e da altro e il riparto viene dato comunque a tutti considerando i chilometri effettuati. Ma i chilometri effettuati in ambito cittadino e con dei mezzi molto capienti penalizza anche questo tipo di ripartizione, può essere una questione marginale ma io volevo portarla all’attenzione.

Siccome sono stato sollecitato a finire, si è parlato di aumento dei costo del biglietto, c’è un ragionamento che si fa a livello regionale ma noi chiederemo però che oltre tener conto dell’ISEE, della situazione effettivamente di bisogno, ci fosse anche un altro tipo di considerazione, che si considerasse magari il portatore di handicap, che non trova un servizio molto spesso adeguato alle sue necessità.

Le chiederemo se fosse possibile anche di scarrucolare in avanti in più esercizi l’aumento del costo del biglietto.”

BRUNO (P.R.C.)

“In questo breve intervento illustrerò anche gli ordini del giorno n. 2 e n.3 che ho presentato.

Sostanzialmente cercherò di spiegare perché non mi ha convito la relazione dell’Assessore Pissarello.

Ovviamente sono assolutamente consapevole che tutto nasce da una politica di bilancio, da un tentativo di rispondere alla crisi con un taglio consistente alle spese ai trasferimenti agli Enti Locali, sui Servizi Sociali e sul trasporto pubblico.

Sono consapevole che questa non era l'unica manovra possibile, alcuni mesi fa' facemmo una conferenza stampa con l'associazione "Sbilanciamoci!" dove in qualche modo si ponevano delle proposte alternative per rispondere alla crisi che identificavano nella nuova manovra prevedendo: una patrimoniale sui redditi superiori a 5 milioni di euro, la tassazione delle rendite finanziarie con la percentuale identica a quella di tutta l'Europa, il taglio delle spese per le grandi opere e per le spese militari e quindi, visto che siamo in situazione magmatica rispetto al Governo, si può fare anche una manovra differente.

Ho ben chiaro che, come diceva l'Assessore, si parte da questo presupposto, c'è un taglio evidentissimo di risorse, però oltre agli auspici io penso che bisogna parlare anche di cifre per cui nel momento in cui si dice bisogna mantenere il servizio bisogna capire il servizio.

Al momento attuale solo la pazienza delle persone che prendono l'autobus e la professionalità e la pazienza delle persone che guidano l'autobus permette di avere una situazione tranquilla nel trasporto pubblico cittadino, perché ci sono dei momenti veramente, tutti quelli chi prendono l'autobus lo possono testimoniare in cui è veramente mistico e difficile riuscire ad avere un servizio decente.

Quindi già adesso il giudizio complessivo sul trasporto pubblico in città, e su questo anche Trenitalia ha un impatto pesantissimo; una riduzione di servizio anch'esso veramente scandaloso, già adesso è insufficiente a fare tutti quegli obiettivi che ci siamo detti qua più volte. Giusto martedì scorso, ad esempio, abbiamo approvato una delibera per cercare di rispondere all'invito europeo di avere il venti- venti - venti di produzione dell'energia, di ridurre le emissioni e direi anche di muoversi decentemente in una città.

Quindi già adesso è una situazione, lo sappiamo tutti, è come quasi dire che il sole c'è, è una situazione difficile ebbene nel sito AMT c'è scritto che ad oggi milioni di chilometri, sono circa 31 prevedere un servizio minimo a 28milioni di chilometri significa prevedere, pianificare ed accettare una riduzione del 10% circa del servizio che noi conosciamo in questa città.

Prevedere anche un aumento tariffario del 20% circa, bisogna vedere poi se indicizzato o non indicizzato, quali titoli di viaggio gli abbonamenti, quindi non è un totem leuro e venti del biglietto. Il problema è incentivare le persone a prendere il mezzo pubblico non disincentivarle ma prevedere più 20% grosso modo dei titoli di viaggio meno 10% del servizio mi sembra chiaro che induce le persone in un circolo vizioso che tenderà ad avere un servizio inferiore ad un prezzo superiore, prenderanno meno il mezzo pubblico.

Ci sarà un circolo vizioso che non salverà nessuno.

Può darsi che ci salvi nei prossimi anni, ma è un circolo vizioso iniziato alcuni anni fa che non ci salva.

Allora, rispetto a questa situazione, nell'ordine del giorno n. 2 io impegnerei la Sindaco e la Giunta a cercare di trovare le forme insieme alla Regione, insieme all'attività verso il Governo e tutto quello che vogliamo, invece almeno al servizio deficitario attuale.

Ovviamente sviluppando un'iniziativa per modificare almeno la finanziaria, ovviamente perché la Regione Liguria introduca politiche fiscali che reperiscono risorse al fine di non diminuire l'impegno finanziario accentuando però al massimo la progressività del prelievo, in qualche modo facendo pagare ai redditi maggiori.

Sarebbe bene, non è forse l'oggetto di questa sera però bisognerà farlo forse anche in Commissione, riflettere sugli effetti del processo di privatizzazione di AMT, capire se questo è stato un circolo vizioso o virtuoso.

Procedere senza indugio, analizzare in città percorsi protetti per il trasporto pubblico e comunque prevedere che gli eventuali impatti economici sui cittadini siano improntati al criterio di progressività evitando di gravare sui redditi di lavoratori e precari, insomma se si vogliono tagliare le spese e si vogliono chiedere delle risorse, si cominci dall'alto.

In questo senso condivido la proposta dell'ordine del giorno del collega Delpino sulla riduzione del Consiglio di Amministrazione, della dirigenza e quant'altro.

Il secondo ordine del giorno prende atto dalla lettura della delibera di Giunta che è arrivata oggi ai Gruppi: "Preso d'atto nota Transdev 19.10.2010-trasferimento a RATP delle quote di Transdev Italia unitamente agli accordi su AMT S.P.A.".

E' una delibera abbastanza complessa sembra di capire, anche perché è stata tradotta sui giornali che in qualche modo Transdev, che ha vinto una gara battendo RTP, alcuni anni fa' in qualche modo per incroci finanziari e società e che coinvolgono la multinazionale dell'acqua Veolia, insomma una delibera parecchio complesso e questa lascia il posto a chi ha perso la gara, a RTP.

Il Gruppo che partecipava al Consiglio Comunale nel 2005 votò contro il processo di privatizzazione però insomma se bisogna fare le gare, facciamole bene.

Io non lo so se ha senso fare una gara, fare vincere uno, poi quello a metà mandato a torto o a ragione probabilmente a ragione, non ho gli strumenti, abbandona e passa il primo dei non eletti, il primo degli sconfitti.

Una situazione complessa questa di quel processo di privatizzazione, che sicuramente ha fatto strada. Ha fatto nella strada nella privatizzazione di Alitalia con la creazione di una bad company c'è un'indagine della Magistratura, ci sono alcuni problemi come dire delicati cioè la stessa società

che ha fatto consulenza a Transdev ha fatto consulenza anche al Comune nel fare la gara.

Ebbene, niente di illegale perché è ovvio se ci fosse qualcosa di illegale sarei andato dalla Magistratura però dal punto di vista politico direi che bisognerebbe riflettere.

Ritornando al nocciolo essenziale, che sia necessario cercare di mantenere il più possibile il servizio usufruendo di tutte quelle forme pressioni verso il Governo, iniziativa della Regione Liguria, sempre in maniera progressiva o meno. Razionalizzazioni se vogliamo, riduzioni degli sprechi a partire dall'alto e non a partire dai lavoratori che possono permettere di mantenere un servizio e possono mantenere un servizio di trasporto pubblico in prospettiva di sviluppo.”

BRUNI (U.D.C.)

“La mobilità sia privata che pubblica è uno dei motori principali per la crescita economica di una città.

Non pensavo che la mia affermazione che era in realtà un'affermazione condivisibile, potesse scatenare un applauso del genere.

Dicevo che in una città come Genova è difficile, direi addirittura impossibile, pensare di migliorare la mobilità facendo nuove strade perché comunque l'esperienza ci ha dimostrato come nuove strade spesso molto velocemente e rapidamente si saturano.

Per lo sviluppo di un trasporto pubblico però può sviluppare un circolo virtuoso che consente di ridurre la congestione delle strade a vantaggio della qualità del trasporto pubblico che continua ad attrarre più passeggeri continuando a ridurre il traffico e quindi a vantaggio di chi non si può permettere un mezzo privato.

Con lo sviluppo del trasporto pubblico, conseguentemente alla riduzione della gestione, si riduce anche l'inquinamento e su questo sono d'accordo con quanto diceva precedentemente il dottor Delpino, della necessità di identificare nel trasporto pubblico non soltanto un qualcosa per l'utenza ma per tutta la città.

Qual'è la situazione attuale a Genova?

Io per questo mi rifaccio un po' a quello che si è appreso dalla stampa oggi, risulterebbe che ci sia un possibile accordo tra Comune, Regione AMT e Sindacati per il 2011 che prevederebbe, sulla base di quanto ho appreso dai giornali, che il biglietto dovrebbe passare a 1 euro e quaranta a partire da gennaio 2011 consentendo un introito di 4,5 milioni di euro, questo è stato richiesto ad AMT per far fronte solo alle immediate esigenze del servizio.

Una possibile introduzione del redditometro per gli abbonati questo mi lascia un po' perplesso, il taglio della rete con limite minimo dei chilometri percorsi annuo da 31 a 28 mila alla luce del livello minimo che era stato

identificato dalla direttiva della Giunta ad AMT che consentirebbe un risparmio di 7,5 milioni di euro.

Poi c'è il problema che il Comune prenderebbe in carico ottanta autisti che la stampa definisce come anziani in esubero e su questo termine non ho capito il significato, spero poi che qualcuno ce lo spieghi, non abbiamo approfondito le caratteristiche di questi anziani, definiti così in esubero, e si farà carico del 50% della loro retribuzione e quindi un risparmio di due milioni di euro. Introduzione della cassa integrazione ad ore cioè un monte di ore di copertura da spalmare su un centinaio di autisti, la Regione dice che garantirebbe la parte decurtata mettendo a disposizione una parte di quei famosi 5 milioni di euro destinati a tutte le aziende liguri.

Resterebbero da definire l'assorbimento in AMT, dei sedici dipendenti di AMI e l'inquadramento dei dipendenti AMT che hanno svolto funzioni superiori.

Questo accordo viene ad inserirsi alla luce del piano industriale di AMT che è stato presentato a settembre molto drastico, nella riduzione del servizio, e che ha ricevuto una decisa versione di tutti i sindacati rappresentativi dell'Azienda; aveva come obiettivo recuperare le risorse economiche per sanare il buco di bilancio da 35 a 37 milioni di euro. Andando nello specifico 15 milioni di disavanzo AMT precedente e la rimanenza riferita ai tagli della finanziaria che ha decurtato risorse ai Comuni, che ad oggi tuttavia non abbiamo con certezza il riferimento numerico della cifra, che potrebbe essere nel miglior modo possibile favorevole per il Comune o addirittura potrebbe essere ancora più grave.

Le proposte quale erano in questa ipotesi di accordo? Il taglio del servizio del 10%, la riduzione delle corsie sulle linee collinari dopo le ore 20,30, quattrocento esuberanti sul totale di duemilaquattrocento lavoratori, tagli allo stipendio, quindi stop agli accordi integrativi, cancellazione del premio di produttività, cancellazione del premio del 2008, riduzione dei riposi degli autisti che attualmente sono ottantadue e che dovrebbero passare a cinquantasei, l'orario giornaliero più lungo, da sei ore e 25 minuti a sei ore e 40, un aumento del biglietto a 1 euro e cinquanta.

La Regione cosa ha detto? Di fronte ai tagli del Governo ha detto no alle tasse a scopo regionale, no all'aumento dei bolli.

Alla luce di quanto sopra, come Gruppo UDC, e cerco di essere il più breve possibile, non abbiamo voluto presentare ordini del giorno, e quindi in questa mia sintesi c'era anche un po' la nostra idea.

Che cosa vorremmo proporre al Comune?

Per prima cosa proporre una revisione della rete garantiamo la quantità di servizio non inferiore ai 2milioni di chilometri all'anno, agendo sull'organizzazione delle linee a basse frequenze, limitandone dove è possibile la sovrapposizione.

Prevediamo la creazione di capolinea attrezzati e qui ho appreso, proprio in questi giorni che la maggior parte dei capolinea sono sprovvisti di servizio igienico, per cui l'autista per andare in bagno deve allontanarsi e trovare una toilette nei negozi o nei punti di ristoro, addirittura andando contro a quelle che sono le norme minime di igiene sul lavoro e soprattutto creando eventualmente condizioni di ritardo nella frequenza delle linee stesse e quindi aumento dei costi. Prevediamo dei parcheggi di interscambio, delle linee in aree periferiche con ticket integrato, parcheggio treno-autobus, e perché no, valutiamo anche una possibilità di una sinergia tra Genova Parcheggi e AMT come avvenuto in altre città peraltro, aumentiamo il percorso ora con corsie preferenziali.

Prevediamo un piano manutentivo ordinario e programmato, preventivo su tutti i mezzi al fine di limitare i guasti che riducono significativamente la disponibilità di autobus fermi incidendo sulla qualità del servizio e in particolare sulla frequenza delle corse, sui servizi degli utenti, sulla durata dell'esercizio dei mezzi, e quindi in modo indiretto anche sui costi.

Favorire l'acquisto di abbonamento rispetto al ticket per singola scorsa, e quindi in questo caso potremmo graduarne il costo in base ad invalidità, a condizioni economiche ed età, combattiamo l'evasione determinata dal trasporto senza ticket con controlli capillari e perché no, il personale in esubero possa proprio in questa specifica attività? Aumentiamo il ticket ma solo come ultima spiaggia e non come primo elemento.

Sposiamo il binomio auto privata, mezzo pubblico e lo spostiamo verso moto mezzo pubblico, identificando la moto come mezzo alternativa.

Questa era una riflessione, vorrei sottolineare che la migliore qualità del servizio consentirà sicuramente un migliore utilizzo massivo del trasporto pubblico e quindi un migliore servizio per la nostra città.”

GRILLO L. (P.D.)

“Il tema è delicato ed è anche difficile, molto difficile.

Proverò a fare un intervento per cercare di rappresentare quanto, partendo da quello striscione che è stato tolto, è importante per il Comune di Genova AMT e che cosa rappresenta AMT e che cosa significa in particolare trasporto pubblico.

Il Comune di Genova ha improntato la sua azione amministrativa cercando nei limiti delle sue potestà e facoltà di attivarsi per favorire il trasporto pubblico e questa è una scelta che contraddistingue l'Amministrazione, cosa molto importante da sottolineare.

Cito un esempio esterno ma che lega una grossa parte dei cittadini genovesi quando scegliere di muoversi da Genova verso fuori le mura della propria città, in particolare il treno che lega la tratta Torino-Reggio Calabria e che a Genova aveva la possibilità di caricare l'auto al seguito.

Perché cito questo esempio? Perché secondo me è puntuale ed esemplificativo.

Trenitalia decide nonostante sia stata attrezzata la Stazione di Principe, di non far fermare questo treno e quindi non consente ad una grossa parte di cittadini che scelgono con quel tipo di mezzo la propria mobilità per collegarsi al resto della nazione e quindi li mette in condizioni di muoversi se vogliono andare e collegarsi con la vettura nel sud d'Italia per esempio ad andare in autostrada.

Questa significa una scelta precisa tra il preferire il trasporto privato a quello pubblico; lo cito come esempio perché secondo me è esemplificativo perché poi il tema è ricollegabile al fatto che quando si imposta la scelta di risorse e io levo risorse a monte perché il Comune è un Ente che eroga i servizi, quindi gestisce i servizi. Gli vengono dati dei soldi e questi soldi se vengono meno, viene impedita la possibilità di condividere pienamente le proprie scelte strategiche perché scegliere il trasporto pubblico è strategico è fondamentale.

Bisogna avere anche il coraggio di avanzare scelte di aumentare le corsie gialle con precisione senza fermarsi al primo comitato che protesta per esempio; questa è una scelta che bisogna assumere con forza, bisogna iniziare a riflettere se individuando quale poi inteso centro cittadino, quindi capendo qual'è il centro cittadino, se questa città può dire basta ad andare col mezzo privato nel centro della città, io sono per questa scelta.

Bisogna andare verso questa direzione di favorire il trasporto pubblico verso il centro, di mettere in condizione anche coloro che si muovono per lavoro. Per esempio, quanti utilizzano la vettura privata o il motorino per andare a lavorare? Perché è una scelta determinata dall'organizzazione della nostra città, quanti autisti dell'autobus vanno a lavorare con il motorino? In tanti, è un numero elevato, partiamo da questo dato per esempio.

Questo dato è significativo perché se coloro che vanno a lavorare ed il loro lavoro è guidare il mezzo pubblico scelgono di utilizzare un mezzo privato c'è qualcosa che non funziona.

Quindi anche partendo da questa riflessione di mettere in condizione che ci sia la certezza, non dico la vicinanza delle frequenze ma la certezza delle frequenze, ritorna il ragionamento che facevo prima, non può prescindere dall'allargare il più possibile le corsie gialle le corsie preferenziali, è strategico e fondamentale; non sono un tecnico ma c'è chi è più bravo di me spiega che questo significa anche eventualmente risparmio e quindi anche razionalizzazione delle risorse.

C'è un altro tema delicato che in conclusione del tempo ristretto mi piaceva sottolineare perché nell'ambito della riduzione delle risorse una certa politica aziendale si può orientare per chiedere sacrifici ai lavoratori dell'Azienda. Lavoratori che sono sia quelli alle dirette dipendenze, ma ci sono anche quelli che non sono alle dirette dipendenze. E' già stato citato c'è

“Servizi e Sistemi” per esempio, qui l’elemento è che ci vuole la solidarietà tra questi soggetti perché se non c’è la solidarietà tra i lavoratori e quindi la responsabilità dell’Amministrazione non deve essere quella di abbandonarli al loro destino, sono tutti sulla stessa barca. Il messaggio che secondo me è fondamentale, e chiudo l’intervento perché ho esaurito purtroppo il mio tempo e sarebbero tantissime le cose da dire, è strategico e guardate che mi dispiace anche metterla su questo tema, questo significa anche differenza di orientamenti politici, per la mia Amministrazione deve essere chiara questo tipo di azione.

Mettere in condizione di far funzionale la propria Azienda AMT, significa mettere in condizione di affermare quello che significa per noi il trasporto pubblico e significa anche contraddistinguerci questi tagli indiscriminati dei soldi da Roma sul trasporto pubblico genovese.”

GRILLO G. (P.D.L.)

“Io tralascio la premessa dell’ordine del giorno n. 1, considerati i molti interventi oggi scritti su questa relazione, situazione che si è venuta a determinare.

Intanto sono mesi che è aperta una vertenza lavoratori azienda AMT e soltanto oggi abbiamo un’informativa verbale e non iscritta da parte della Giunta.

Quindi voglio evidenziare il fatto che in questi mesi è mancata un’informativa al Consiglio Comunale sullo stato delle relazioni tra Enti Locali, AMT e i rappresentanti dei lavoratori.

Dico questo perché esisterebbe una proposta scritta degli Enti Locali AMT inviata alle Organizzazioni Sindacali, documento che noi non conosciamo; il piano aziendale AMT non ci è mai stato trasmesso, così come non conosciamo il patto parasociale sottoscritto dal Comune con AMT per il 2011.

Inoltre abbiamo letto che l’Assessore Vesco si ripropone di presentare in Giunta Regionale un Disegno di Legge sul pubblico trasporto entro la fine di dicembre di quest’anno.

Anticipo già quindi una richiesta così come poi dirò in conclusione, che un disegno di legge regionale deve essere sottoposto quanto meno ad una consultazione con il Consiglio Comunale di Genova.

Abbiamo poi letto, e non ci è dato modo di conoscere, i contatti avvenuti o meno con il Governo, considerato che anche il Governo ha grosse responsabilità sulla situazione economica e finanziaria che si presenta per il prossimo futuro, quindi c’è stato o non c’è stato l’incontro col Governo?

E se non ci fosse stato, al fine proprio di scongiurare ed indebitare i tagli avvenuti, è possibile sapere come e quando è programmato un incontro?

Inoltre l'entità degli interventi previsti dagli Enti Locali, in modo particolare il Comune e la Regione, abbiamo visto che il Comune sarebbe impegnato per 23 milioni di euro, in rapporto al contratto di servizio 2011, mentre la Regione Liguria sarebbe impegnata per 5 milioni di cui il 60% destinato ad AMT.

Vorremmo però anche su queste cifre, anche se l'Assessore oggi ha anticipato l'impegno del Comune, vorremmo avere maggiore chiarezza.

Inoltre AMT aveva proposto alla Regione la possibilità di utilizzare i fondi FAS, così come ha fatto la Regione Veneto in provincia di Belluno nei confronti della propria Azienda di trasporto.

Vi è poi la questione più importante, che interessa le prospettive dei nostri lavoratori in Azienda e cioè conoscere bene l'eventuale proposte sugli ammortizzatori sociali e/o la riconversione di dipendenti AMT quali ausiliari del traffico.

Noi diciamo che questa operazione, tralascio poi ciò che in premessa ho evidenziato che si parlava di riconvertire fra gli ottanta e i cento dipendenti AMT, ma io riterrei che su questa questione è importante capire in che misura ed audire anche le Organizzazioni Sindacali come Consiglio Comunale per capire se nel contesto degli ammortizzatori vi è veramente la convergenza dei lavoratori sulle proposte che gli Enti Locali e l'AMT hanno o stanno per formalizzare.

Poi ancora sull'aumento dei biglietti, perché l'AMT parla di una ipotesi di aumentare il biglietto a 1 euro e cinquanta sino a qualche tempo fa' diceva graduato ciò nel tempo, così come si parlava anche di aumentare o maggiori controlli nelle soste delle corsie gialle, così come anche una tassazione sui parcheggi.

Io concludo colleghi, abbiamo di fronte a noi tutta una serie di problematiche sulle quali sarebbe opportuno, a prescindere dalla riunione odierna, che vi fossero poi degli aggiornamenti per capire in concreto la vertenza che si è aperta, parlo soprattutto quella con i lavoratori. In che misura poi viene conclusa e in che misura possiamo prefigurare uno scenario in cui nella nostra città è garantito un servizio di pubblico servizio di trasporto efficiente e al tempo stesso si trovano soluzioni che possano soddisfare ovviamente anche le esigenze dei lavoratori dell'Azienda."

PIANA (L.N.L.)

"Io Assessore cercherò di seguire un ordine logico nell'articolare il mio intervento, che mi ha portato a stilare questi quattro ordini del giorno, il n. 5, 6, 7, 8, che sono oggi alla sua attenzione.

Lei Assessore nella sua relazione, insieme ad altri colleghi di maggioranza che mi hanno preceduto negli interventi hanno anche in parte

giustamente focalizzato l'attenzione sui tagli. Ascolti Assessore io avrei il piacere di dialogare con lei in qualità di rappresentante della Giunta, mi dica se devo aspettare, io aspetto, non ho nessun problema, piuttosto che parlare al vento!

In parte anche giustamente lei e i colleghi di maggioranza che mi hanno preceduto hanno fatto riferimento al dato oggettivo dei tagli previsti dalla manovra finanziaria coi quali bisogna fare i conti. Tuttavia siccome qua siamo nel Comune di Genova e poiché da molti ho ascoltato che per questa Amministrazione l'A.M.T. è un'azienda strategica, per cui verrà fatto tutto il possibile per sancire l'importante ruolo del trasporto pubblico locale, io vorrei chiedere alcune cose.

Io mi ricordo che un anno e mezzo fa ci siamo visti in quest'aula. Anche in allora c'erano numerosi rappresentanti dei lavoratori ed era un periodo analogo a questo perché eravamo sostanzialmente in previsione di nuove finanziarie e della presentazione del piano industriale, per cui le preoccupazioni erano molte. Quelle preoccupazioni poi furono stemperate per degli impegni che voi vi siete assunti e che avete concordato con le sigle sindacali, impegni che quindi presumo, dal momento in cui ve ne siete assunti la responsabilità, fossero relativi a cose che si potevano fare e che passato un anno e mezzo, invece, non solo non sono state fatte ma non sono neanche state minimamente approntate.

Queste cose vanno da situazioni sicuramente molto più spicciole, che prevedevano un impegno di spesa non particolarmente elevato ma comunque importanti in una determinata logica e ottica, ad azioni molto più complesse. Mi riferisco all'accorpamento delle rimesse e alla realizzazione del polo di Campi, mi riferisco alla valorizzazione di quelle di Cornigliano e Sampierdarena. Mi risulta, ad esempio, che in quella di Cornigliano, che pare dovesse essere dismessa, si stia realizzando l'impianto per la prevenzione-incendio, e questo credo non sia un intervento di poco conto anche dal punto di vista dell'impegno economico per l'azienda e per il Comune. Peraltro non credo che abbia senso farlo se fra un paio di anni ci si dovesse ritrovare con una rimessa spostata.

Mi riferisco, altresì, allo spostamento dalle Gavette ai Macelli ed al potenziamento delle corsie preferenziali di transito soprattutto sull'asse di Corso Sardegna. In allora si diceva che non appena trasferito il mercato ortofrutticolo e risolta definitivamente la questione l'asse di Corso Sardegna, come quello di Corso Europa, sarebbe stato sicuramente un altro asse nel quale realizzare il transito protetto. Altre questioni sono la revisione delle fermate per non parlare poi della realizzazione della tramvia in Valbisagno.

Allora io in questo primo documento sono a chiederle che cosa è successo e come mai tutte queste cose non sono state realizzate. Mi pare che ancora una volta gli impegni assunti siano stati disattesi e che se nel giro di questo anno e mezzo almeno qualcuno di questi fosse stato messo in cantiere

sicuramente anche dal punto di vista economico le ripercussioni sull'azienda in qualche modo si sarebbero potute avvertire.

Il secondo dei quesiti che voglio porle è, invece, relativo a tutta una serie di esempi di cattiva gestione che anche in questo ciclo amministrativo, nel quale molto spesso si è fatto riferimento alla discontinuità, continuano. Ho citato nel primo punto l'ormai epico milione di euro che dalla vendita della rimessa di Boccadasse grava sui bilanci dell'azienda, proprio per i costi di trasferimento e spostamento dei mezzi, ma ci sono anche esempi più recenti. La vendita delle Officine Guglielmetti ha creato di fatto l'impossibilità di disporre di immobili dove gestire il magazzino generale e l'azienda per funzionare ha bisogno del magazzino generale, per cui spende circa 250.000 euro all'anno di affitto per poter garantire questo tipo di servizio.

Si era parlato, altresì, di progettazione della rimessa sotto l'impianto sportivo del Carlini, della quale non si è saputo più niente così come non si è saputo nulla dei costi di questa progettazione che presumo non siano irrilevanti. Siamo l'unica città al mondo che ha l'accesso alla metropolitana senza tornelli, per cui, fermo restando che molti sicuramente sono corretti e pagano il biglietto, molti altri genovesi e purtroppo forse anche non genovesi non si comportano a questo modo. Continuano ad esserci situazioni d'ombra con realtà appaltatrici, con la Società "Servizi e Sistemi" per la quale francamente tante questioni sulla regolarizzazione dei contratti di questi lavoratori sono state spese in quest'aula, ma ancora oggi credo che siamo veramente lontani dalla risoluzione del problema.

E' da evidenziare, inoltre, il perdurare di situazioni particolari, perché da una parte mi si dice che il Comune è al 51% - ma di fatto non è che possa controllare in particolar modo una società per azioni che ha delle dinamiche complesse - però poi ci sono ancora in funzione delle linee come, ad esempio, la 381 che un po' di anni fa era stata inserita più per scopi politici propagandistici che per una reale esigenza di trasporto pubblico locale. E io credo che tutte queste situazioni vadano affrontate e risolte definitivamente perché altrimenti è inutile che continuiamo a dire che non ci sono fondi a livello nazionale quando gli sprechi continuano incontrastati.

Concludo con questo elenco di cattiva gestione, almeno secondo il nostro punto di vista, facendo riferimento al fatto che quando ci sono servizi speciali per gli eventi quali il Salone Nautico, l'Euroflora o più semplicemente lo stadio sarebbe bene cominciare a ragionare affinché questo surplus di lavoro per l'azienda fosse non a carico del Comune e della collettività ma fosse qualche volta partecipato da coloro che sono i beneficiari di questo tipo di strutture.

Sempre per rimanere in tema di controllo del Comune nei confronti dell'A.M.T. vorrei anche che mi si spiegasse come si può continuare a parlare di 400 esuberi in un'azienda che ha 320.000 ore annue di straordinario, un'azienda

che mi risulta abbia delle assunzioni in corso e che purtroppo sta cercando di portare avanti dei tavoli coi Sindacati un po' anche per un gioco atto ad arrivare ad un ulteriore abbattimento del costo del lavoro che, peraltro, negli ultimi due anni ha guadagnato il 10% di produttività (tanto è vero che dal punto di vista dell'efficientamento dei lavoratori i risultati si sono visti) e ora forse potrà anche usufruire degli strumenti straordinari quali la cassa integrazione. Su questo vorrei che fosse spesa qualche parola e che fosse data qualche garanzia alla città ma anche ai lavoratori.

Con gli ultimi due documenti cerco di portare alla vostra attenzione quelle azioni che, a mio parere, potrebbero rappresentare, oltre a quelle precedentemente annunciate, un segnale di svolta rispetto alla gestione di quest'azienda. Abbiamo ancora una vertenza, se non erro, con 15-16 lavoratori di A.M.I. che ogni tanto sono oggetto di ordini del giorno da parte mia ma anche da parte di altri colleghi in quest'aula. Credo che ormai siamo arrivati al Tribunale e pertanto il Comune dovrà anche farsi carico delle spese legali. Questi lavoratori, loro malgrado, sono costretti a presentarsi ogni mattina a lavorare e percepiscono giustamente uno stipendio ma senza fare assolutamente nulla o quasi e senza essere utilizzati in maniera fruttuosa alle tante necessità che l'Amministrazione comunale avrebbe.

C'è l'ipotesi che la Società "Genova Parcheggi" confluisca in A.M.T. sulla quale lei in maniera molto stringata si è espresso negativamente. Si era parlato in passato di un'agenzia di trasporti quanto meno provinciale per mettere a sistema le gare di carburante e per l'acquisto della massa vestiaria. Ci sono i problemi relativi all'adeguamento Istat degli importi dei conferimenti che sono fermi al '97 e tutte le volte che si fa una gara d'appalto per acquisire dei mezzi c'è la cattiva abitudine di ricorrere sempre a mezzi diversi e ad altre marche che poi comportano anche una gestione di magazzino e di ricambi sicuramente molto più complicata e svantaggiosa dal punto di vista economico.

Le ultime due questioni sulle quali mi piacerebbe sapere qualcosa, essendo stato eletto in quest'aula, riguardano qualche dettaglio in più rispetto al passaggio, che ormai credo sia consolidato e dato per certo, del 49% delle quote azionarie di A.M.T. da Transdev a RATP a partire da gennaio 2011, nonché qualche chiarimento su una nuova società, una sorta di AMT2, che mi dicono sia stata creata con un capitale sociale di 20.000 euro e attualmente congelata, una cosa che mi è parsa curiosa, che non comprendo forse non essendo addentro alle logiche economiche e finanziarie e che mi farebbe piacere fosse spiegata alla città."

BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO)

"Il collega Piana ha fatto un intervento assolutamente condivisibile e personalmente aggiungerò poco a quello che ha detto limitandomi ad illustrare

l'ordine del giorno che ho redatto. Credo che in un momento come questo il Consiglio Comunale debba evitare di dilungarsi in parole inutili e debba dare delle indicazioni precise e chiare alla Giunta. Sicuramente è un momento drammatico in cui i tagli del Governo hanno drammatizzato in maniera esasperata la situazione del trasporto pubblico genovese.

La necessaria stabilizzazione dell'azienda con la conseguente riduzione dei costi non può che avvenire in un contesto di collaborazione e di condivisione anche dalle parti sociali. E' necessario mantenere una rete di servizio garantito che giustifichi eventuali tagli di linee o eventuali aumenti del costo del biglietto perché dobbiamo comunque offrire un servizio ai nostri cittadini che abbia un senso. Lo dico perché talvolta a leggere certe dichiarazioni di A.M.T. sembra che in realtà l'obiettivo sia quello di dover andare tutti a piedi.

Qualsiasi soluzione deve essere cercata in un contesto di piena garanzia del lavoro e dei lavoratori. L'impegno che chiedo al Sindaco e alla Giunta è quello di formalizzare il suo impegno in difesa dei dipendenti A.M.T. attraverso strumenti concordati con le parti sociali. Ho letto nella stampa odierna alcuni punti interessanti su questo piano che, se saranno condivisi dai lavoratori, credo che la Giunta debba sostenerli. Se sono state raggiunte o saranno raggiunte delle intese che impediscono all'A.M.T. di condurre la sua forsennata politica di tagli al personale e alle linee, io credo che questo debba essere forzatamente riprodotto nel piano aziendale, quindi chiedo di far sì che A.M.T. ritiri formalmente il piano industriale proprio perché sia possibile ragionare in termini diversi e più accettabili per le parti sociali.”

MALATESTA (P.D.)

“Ci troviamo oggi a ragionare sul sistema di trasporto pubblico in modo diverso, dopo i tagli del Governo, in quanto dobbiamo considerarlo sempre più come un pezzo di *welfare*, una parte dei servizi sociali che noi diamo al nostro paese e alla nostra città.

Purtroppo lo stesso taglio feroce che è stato fatto ai servizi sociali è stato fatto al sistema di trasporto pubblico locale. Questa è la dimensione su cui andiamo a ragionare, peraltro su un dato che non è certo e che non ha consentito fino ad oggi la nostra Amministrazione di fare una prospettiva del prossimo anno, perché ogni anno ci sono i pentiti del Governo, gli assenti e così via che con qualche emendamento propongono di rimpinguare questo fondo e quindi non sappiamo ancora di che morte morire, tenuto conto che dal servizio di trasporto pubblico dipende la mobilità di parecchie persone nella nostra città e la vita di 2.450 famiglie che ci lavorano.

Noi dobbiamo riuscire a staccarci da quella che è stata la storia del trasporto pubblico con i finanziamenti che rimangono costanti - nel senso che

non si è mai visto un sistema di crescita o indicizzato - e considerare che si tratta di un fondo che viene tagliato perché non ha una diretta influenza sul portafoglio di un ministro ma ha diretta conseguenza su qualcuno che loro forse non vedono. Quindi noi dobbiamo sforzarci a proporre agli enti superiori a noi, alla Regione e allo Stato una diversa legislazione che veda una compartecipazione al trasporto pubblico degli altri sistemi di mobilità a questo sistema che è un sistema collettivo. Questo è un impegno che chiediamo come Partito Democratico alla nostra Giunta. Deve essere un passaggio strutturale verso la via d'uscita di questo tunnel che ogni anno ci vede soccombere e trascinarci nel lamento di sempre minori finanziamenti.

Abbiamo poi la necessità di una semplificazione tariffaria che deve essere sicuramente attrattiva rispetto ai cittadini che dobbiamo invogliare a utilizzare il trasporto pubblico. Se consideriamo anche il servizio sociale, dobbiamo pensare che in questo sistema di crisi l'abbonamento va confrontato anche ai livelli reddituali ed economici dei nostri cittadini, avendo riguardo per coloro che effettivamente non riescono ad arrivare alla fine del mese.

Dobbiamo, altresì, riuscire nella legge regionale a fare un passo avanti rispetto ad un'ottica riformista e migliore del servizio pubblico accorpando i bacini, considerando le aziende di trasporto pubblico all'interno dell'agenzia regionale che non sia una razionalizzazione del costo del lavoro ma sia una razionalizzazione di quello che è il servizio all'utenza per dare un servizio migliore a costi più bassi, accorpando quelle che talvolta sono sovrapposizioni e diseconomie.

Apprezzo il lavoro svolto dalla Giunta e il ragionamento complessivo riguardante l'intero sistema del trasporto. Quest'ottica unitaria è motivata dal fatto che non vogliamo lasciare indietro nessuno, contrariamente a quanto fa questo Governo per cui vengono considerati solo gli addetti stretti e garantiti. Noi cerchiamo di ragionare, in questa situazione di crisi, in termini di un sistema globale e direi che la certezza di ragionare in questo termine ci sia stata data dal Vice Sindaco, dall'Amministrazione. Auspico che a conclusione di questa discussione ci vengano date garanzie su questa prospettiva d'intenti sulla nostra città.”

CECCONI (P.D.L.)

“Io non voglio fare né un discorso di destra, né di sinistra. Voglio semplicemente che l'A.M.T. si dia una regola e si ristrutturi. Non posso fare a meno di ricordare che dal 1995 - data in cui ero già in questo Consiglio Comunale - ad oggi abbiamo dato all'azienda oltre mille miliardi di lire. Abbiamo venduto le dighe e centinaia di appartamenti per sanare il buco nero. Abbiamo venduto l'Officina Guglielmetti e 470 lavoratori sono fuori. E questo ve lo posso dire perché in A.M.T. ho lavorato 35 anni! Abbiamo venduto la

rimessa di Boccadasse per fare una speculazione edilizia per non parlare poi di altri palazzi come il Palazzo della Meridiana ed ora quello di Via Bertani, e tutto questo sempre per sanare questo buco nero.

Abbiamo vissuto recentemente il problema del Carlo Felice. C'erano due alternative: portare i libri in tribunale o avviare la cassa integrazione. Ora, io non so se apriremo nuovamente il Carlo Felice, forse lo faremo per alcuni mesi soltanto e poi ci ritroveremo ad affrontare questo problema. Oggi, con gli ordini del giorno che ho presentato, chiedo prima di tutto di prendere atto che siamo una città in decadenza e che i giovani sono costretti ad andarsene, dopodiché come Gruppo ci esprimiamo decisamente contro l'aumento del biglietto. Noi diciamo semplicemente che ogni passeggero che sale sull'autobus deve pagare il biglietto, quindi il biglietto va lasciato a 1 euro e 20 centesimi!

In questi giorni ho sentito diverse proposte di tutti i tipi. Adesso si parla di circa 400 persone in cassa integrazione o socialmente utili. Questa mattina ne ho sentito un'altra: 80 persone per le corsie gialle! Qui stiamo impazzendo! Allora noi come Gruppo diciamo che occorrono proposte serie. Noi chiediamo una revisione delle linee collinari, quelle a domanda debole, che preveda di far rientrare i mezzi nelle rimesse dopo le h. 20.30 perché in quella fascia oraria non c'è più nessun utente. Mi diceva un collega dell'A.M.T. che in 5 anni, in una determinata via, non ha mai caricato una persona nella corsa delle h. 23.00. Quindi sarebbe bene fare una verifica in tal senso. Inoltre voglio citare gli esempi delle altre città europee dove si paga il biglietto tutte le volte che si sale sull'autobus o in metropolitana. A Londra se uno si permette di non pagare il biglietto non solo prende delle botte ma viene anche portato in galera.

Dunque la nostra proposta è questa: se si acquista un biglietto in una rivendita lo si deve pagare 1 euro e 20 centesimi, se invece si acquista in vettura lo si deve pagare 3 euro. Questo, ovviamente, deve valere tutto l'arco della giornata. Ora, siccome si parla di mettere 80 persone a controllare le corsie gialle o a fare lavori socialmente utili e dal momento che abbiamo alcuni dipendenti che non possono più esercitare la funzione di autisti, potremmo eventualmente impiegare tutte queste persone come bigliettari sugli autobus da 18 metri. Un'altra proposta, visto che le nostre linee complessivamente contano 2.500 fermate, è quella di fare una verifica anche su queste. Se le fermate sono un po' più distanziate, ci sarà l'aumento della velocità che porta introiti all'azienda. Cito un esempio molto semplice: all'inizio di Via XX Settembre c'è una fermata e appena 20 metri dopo ce n'è un'altra, ma questo è assurdo perché comunque questi pochi metri a piedi possono essere fatti dall'utenza.

Vedete, una volta quando il Sindacato di categoria chiedeva degli aumenti, e, per mancanza di soldi, questi erano impossibili, si contrattava con la diminuzione dell'orario. Questa è la ragione per cui un autista dell'A.M.T. lavora 300 ore in meno nell'arco di un anno. Ora, prima di tutto vanno parificate sul contratto nazionale e comunque devono essere pagate perché fanno parte di

un contratto integrativo. Siccome un autista dell'A.M.T. guadagna poco perché arriva a 1.100 euro - 1.200 euro con lo straordinario - queste ore vanno pagate. Inoltre i finanziamenti devono essere adeguati all'Istat perché le manodopera è aumentata, le spese correnti sono aumentate, il gasolio è aumentato, quindi non si possono avere gli stessi soldi di 10-15 anni fa.

Assessore Farello, mi rivolgo a lei perché Genova Parcheggi è di sua competenza. Lei deve fare la gara d'appalto per Genova Parcheggi ma non deve aspettare, non deve essere titubante. Questa gara d'appalto deve essere fatta subito e sul capitolato ci deve essere scritto che possono partecipare le aziende di trasporto. Un'altra cosa importante riguarda la necessità che venga subito realizzata l'agenzia regionale del trasporto affinché possa esserci un coordinamento - prendendo spunto dall'esperienza di altri paesi come, ad esempio, la Svizzera - tra le varie forme di trasporto pubblico. Con tale coordinamento si eviterebbero i doppioni e conseguentemente ci sarebbero minori spese per l'A.M.T..

Per quanto concerne la gara d'appalto mi rivolgo al Vice Sindaco per evidenziare che bisogna fare una gara d'appalto a lunga scadenza, eventualmente trentennale, perché se uno si aggiudica un appalto per 30 anni deve investire a lungo termine. Se, invece, facciamo dei contratti per pochi anni difficilmente verranno fatti degli investimenti. Un'altra osservazione devo rivolgerla al Presidente dell'azienda: all'ingresso della metropolitana i tornelli devono essere messi in modo che tutti i passeggeri paghino. Altra questione: sono state vendute tante rimesse e sono 13 anni che sento menzionare la rimessa di Campi senza aver mai visto un progetto.

Il collega Piana ha citato questa questione ed io voglio riprenderla. Ci sono 15 dipendenti A.M.I. passati ad A.M.T. che non stanno facendo nulla. Ora, io non so chi li paghi ma presumo che li paghi il Comune. Ebbene, l'A.M.T. paga l'affitto di 800.000 euro all'anno per gli impianti speciali; una volta era una cifra simbolica, oggi è una tassa vera e propria. Allora io dico che questo affitto deve essere simbolico e che gli 800.000 euro possono servire per pagare quei 15 dipendenti. Caro Vice Sindaco, mi rivolgo a lei, che lavora molto per l'A.M.T., augurandomi che queste proposte vengano prese in considerazione per porre seriamente rimedio ai problemi dell'A.M.T..”

MUROLO (GRUPPO MISTO)

“Io mi aspettavo da parte di questa Giunta un colpo d'ala, un modo diverso di affrontare il problema al posto del solito piagnisteo. Ora ci sono i lavoratori dell'A.M.T. e avete detto che non ci sono i soldi per il trasporto; quando sono venuti i lavoratori del Carlo Felice avete detto la stessa cosa e così pure per quanto concerne il porto. Per la scuola e la cultura non c'erano soldi e

non ci sono per le aziende. Ecco, io credo che non sia questo il modo di affrontare seriamente questo problema.

Volevo portarvi un articolo de "Il Secolo XIX" del '71 dal titolo "A.M.T. sull'orlo del baratro". Avete avuto 39 anni per mettere a posto le cose, anche in presenza di Governi che pagavano il finanziamento al trasporto locale molto di più di oggi, e non avete comunque risolto alla radice il problema.

Dovremmo partire dalla considerazione che fa la stessa A.M.T. ai lavoratori dicendo che, indipendentemente dalla manovra Tremonti, il piano industriale 2009-2011 avrà un impatto economico nel 2011 di circa 15-17 milioni di passivo. Noi ci saremmo aspettati da parte di questa Amministrazione, in un periodo di crisi come quello che stiamo attraversando, alcune iniziative magari piccole ma che possono dare respiro: in primo luogo le corsie gialle. Voglio esortare questa Giunta a far rispettare le corsie gialle, creando eventualmente dei cordoli e, anziché fare tanta cattiva pubblicità con questo decreto anti-prostituzione, chiedo di fare un decreto contro le macchine sulle corsie gialle. A questo modo daremmo l'impressione di una città che intende realmente andare nell'ottica del trasporto pubblico.

Stiamo pagando il costo di un milione di euro per aver venduto la rimessa di Boccadasse e abbiamo degli aggravii delle spese per le linee doppie ma non si vuole risolvere alla radice questo problema. Questa Giunta deve cambiare registro e deve porsi quelle iniziative che permettano all'A.M.T. di recuperare produttività, velocità e clienti. Il costo di 1 euro e 20 centesimi per 90 minuti è una formula, a mio parere, sbagliata. Nelle altre città il biglietto dura un'ora intera, a prescindere dal costo. Se a Genova questa vuole essere un'agevolazione per una parte della città il Comune deve impegnarsi a stanziare diverse somme.

Occorre, quindi, una serie di progetti - che vengano proposti dalla Giunta e discussi in Consiglio Comunale - che consentano ad A.M.T. di operare non in veste di società per azioni ma al servizio del trasporto pubblico. Basterebbero alcune iniziative tra cui un maggior controllo in merito a determinati abbonamenti relativi a chi effettivamente non ha un reddito specifico. Io vorrei sapere su quanta documentazione prodotta il Comune faccia un riscontro. Mi sembra assurdo che il Comune non provveda a fare un controllo incrociato sui tanti abbonamenti sociali rilasciati nella nostra città."

CAMPORA (P.D.L.)

"Prima di me ha parlato il collega Cecconi che ha espresso la sua posizione e ha fatto delle proposte. Per quanto riguarda la nostra posizione su questa partita particolarmente difficile partiamo da un dato: il consigliere Malatesta giustamente diceva che ogni anno che passa i finanziamenti sono sempre di meno e io credo - dobbiamo essere assolutamente franchi in questo -

che probabilmente andando avanti difficilmente aumenteranno. Penso che questo possa avvenire a prescindere dalle maggioranze che ci saranno al Governo. Il problema vero è che non possiamo pensare - perché sarebbe troppo semplice - che l'unica soluzione possa essere quella di bussare a Roma e chiedere i soldi. Ritengo che questa soluzione, la più antica e più semplice, non sia più attuabile. Naturalmente io auspico che questo sia ancora possibile, ma la mia impressione è che i finanziamenti saranno sempre pochi andando avanti.

Vediamo allora cosa devono fare gli enti locali. Sicuramente ci sarà la riforma del federalismo che auspico possa dare maggiori poteri ma soprattutto maggiori risorse. Io credo che l'Amministrazione debba in qualche maniera attivarsi per far sì che il trasporto pubblico risulti un servizio appetibile. La vera sfida è cercare di far aumentare il personale viaggiante, le persone che usufruiscono del trasporto pubblico. Oggi questo non avviene perché la qualità non è delle migliori e quindi la vera sfida per il futuro sarà quella di dare ai cittadini genovesi un servizio di maggiore qualità. Soltanto attraverso un servizio di maggiore qualità noi potremmo avere più passeggeri e potremmo avere anche maggiori introiti.

Occorre poi fare qualcosa di più e questo non compete soltanto al Comune ma occorre anche una maggiore integrazione, una più efficace integrazione tra i diversi trasporti, trasporto su gomma e trasporto su ferro e anche il trasporto su acqua, anche se abbiamo soltanto un collegamento Pegli e il centro città.

Perché soltanto attraverso un'efficace integrazione noi potremmo disincentivare i cittadini a venire in centro con l'auto.

Quindi la sfida che noi abbiamo davanti è quella di facilitare l'utilizzo di mezzi pubblici da parte dei cittadini, e l'utilizzo si facilita ad esempio creando dei grandi parcheggi di interscambio, facendo sì che le persone che arrivano dalle valli dell'entroterra possano trovare degli spazi adeguati, possano posteggiare l'auto, e possano trovare lì un mezzo che li porti in centro.

Questa credo che sia l'unico modo per aumentare il numero di passeggeri.

Naturalmente mentre si fa questo occorre anche mantenere quelli che sono i livelli occupazionali, perché questi vanno assolutamente mantenuti.

Occorre quindi una politica più efficace ma soprattutto una politica che non si limiti a dire semplicemente non ci danno i soldi, ma che si attivi e cerchi anche delle soluzioni che possono essere le più fantasiosi possibili, ma delle soluzioni che possano portare al cittadino genovese un prodotto, un servizio più di qualità perché attualmente questo servizio non è tale. Soltanto aumentando la qualità del servizio sarà possibile tenere in piedi AMT facendo anche questo, perché questo è un elemento assolutamente prioritario ed importante.

Ci possono poi essere naturalmente delle proposte concrete diverse, c'è chi propone, se ne parlerà più avanti, anche di dare la possibilità ai cittadini di

avere diverse fasce di biglietto, diverse fasce orarie. Questa potrebbe essere sicuramente anche una soluzione che passa soltanto attraverso un incremento della qualità.

Questo noi chiediamo all'Amministrazione, chiediamo all'Amministrazione e ad AMT di mantenere i livelli occupazionali e di provare a percorrere questa strada perché è l'unica possibile."

BASSO (GRUPPO MISTO)

"Per sintetizzare il mio intervento direi: rieccoci!

Con cadenza ciclica, sei, otto mesi parliamo di AMT.

Abbiamo iniziato col discorso di AMI, abbiamo continuato col discorso del PUM e purtroppo non ne caviamo un ragno dal buco.

E' un problema che si sta trascinando da anni che è costato alle casse genovesi complessivamente oltre 505milioni, cioè più di un terzo dell'intero deficit consolidato del Comune di Genova, che ci ha costretto a vendere la parte migliore del nostro patrimonio ad iniziare come ricorda sempre Cecconi alle Dighe, per passare agli appartamenti per passare alla Rimessa di Boccadasse, per passare alla Rimessa Guglielmetti.

Credo che sia venuto il momento di fare una politica seria che deve evidentemente vedere privilegiato il trasporto pubblico ma che non può essere disgiunta soprattutto in questi momenti di ristrettezze dal trasporto privato.

Io credo che il compito principale dell'Amministrazione ma dello Stato sia quello di garantire l'efficientamento dell'articolo 16 della Costituzione, la libertà di transito, di traffico, di mobilità.

Se noi andiamo avanti così, con l'AMT ridotta com'è ridotta, non avremmo più una visione centrale di città ma avremo una visione di quartiere.

La gente sarà costretta a muoversi all'interno delle due vie di Sestri, di Voltri e di Nervi perché non avrà più la possibilità di arrivare in centro.

Quindi bisogna che il Comune, l'Amministrazione, la Giunta cerchino di temperare le due esigenze tralasciare sicuramente il trasporto pubblico perché questo è l'andazzo e l'obiettivo di tutta Europa ma, in questo momento di tragicità economica per non aggravare ulteriormente le casse comunali, per non costringere il comune a vendere e quindi a disincentivare tutta un'altra serie di interventi perché si può vendere per creare ricchezza, per creare nuove infrastrutture.

Io sono d'accordo a vendere parte del patrimonio per finire la metropolitana ma non per andare a tappare dei buchi perché dunque tra otto mesi ci sarà un altro Tremonti che dirà un altro taglio e saremo di nuovo qui.

Manca quindi una visione strategica generale.

Il discorso del PUM è un discorso che evidentemente sono parole, sono quintali di carta ma sono rimasti sempre sulla carta, sono soluzioni tampone

anche per AMT, perché non siamo ancora riusciti dopo tre anni di questo ciclo amministrativo a darci un disegno unitario.

Io vorrei solamente partire, poi illustro i miei ordini del giorno, da alcuni dati che mi hanno particolarmente colpito riesaminando il bilancio dell'AMT. Perdita del 2009 sono altri 2milioni e trecentomila euro, ci sono i debito del Comune verso AMT che sono, per quello che mi risulta, di 55milioni, c'è un decremento dei passeggeri, c'è un contributo del Comune di 17milioni a fronte dei 25 previsti, ma poi è arrivato Tremonti. Ci sono delle consulenze a Transdef per un milione e mezzo. Cos'è un ristorno mascherato? E' un dividendo? Perché questo è veramente strano.

C'è un costo del Consiglio di Amministrazione di 400mila euro.

Francamente se siamo in ristrettezza, dobbiamo restringersi tutti quanti e c'è un dato ancora più pericoloso che è la percentuale dei ricavi dei titoli di viaggio che per legge dovrebbe attestarsi intorno al 35% a Genova non è arrivato al 30% l'anno scorso, questo mi risulta. Chiedo scusa se non ho letto allora correttamente i dati.

Quindi, mentre diminuisce il servizio, aumentano i costi e l'intervento pubblico. Non è colpa di Tremonti ma è di chi ha messo il dito nella piaga perché il problema non è tagliare, il problema che all'interno dei tagli bisogna trovare perché chiunque sarà il Tremonti del futuro i tagli continueranno perché la situazione è quella che è. Oggi si parla addirittura di rischio Euro zona, chi ha le vecchie lirette se le tenga ben strette, se così è bisogna trovare allora delle soluzioni.

A mio avviso la prima soluzione è l'aumento del costo del biglietto.

Tutte le città europee, a Londra va da 1,60 a 4 sterline, quindi vuol dire 5 euro, a Parigi 1,60 a Madrid 1,50, quindi l'Europa è su altre linee.

Bisogna naturalmente risparmiare e quindi all'interno dell'azienda, bisogna andare a creare delle sinergie, come dico col mio ordine del giorno che ho presentato, si può parlare di un piano regionale, ma intanto a Genova cominciamo a ragionare di AMT e di ATP, è assurdo che per moltissime linee vengono duplicate e quindi delle due l'una.

Una volta che si raggiunge o una fusione, che sarebbe la cosa migliore per tutta una serie di risparmi, di consiglieri, di sindaci e di quant'altro, ma sicuramente delle due l'una; o ATP può svolgere trasporto interno e quindi caricare anche per svolgere il traffico su Genova, o creare dei parcheggi di interscambio ai punti nodali, Prato, Pontedecimo, Voltri per servire le linee collinari.

Si andrebbe a risparmiare molto, sia in termini di personale sia in termini soprattutto di mezzi, benzina e gasolio, quindi di inquinamento e soprattutto di manutenzione ai mezzi.

A proposito dei mezzi e manutenzione, è possibile che abbiamo, io non so come si regoli il Consiglio di Amministrazione di AMT, vedendo il retro degli autobus dalla macchina, decine di autobus di ditte più svariate.

Perché non pensare ad una forma di appalto unico o quanto meno a due o tre aziende fornitrici di mezzi che comporterebbe sicuramente dei risparmi sotto il profilo della manutenzione e sotto il profilo dei ricambi?

Il discorso sicuramente è lungo e il tempo non c'è.

Alcune ipotesi concrete però, i miei ordini del giorno, uno l'ho già illustrato che è questa integrazione questa fusione tra le due aziende del territorio genovese, l'altra è cercare di assorbire il fenomeno dei portoghesi.

Da cose che mi sono state dette da controllori AMT le cifre ufficiali viaggiano fra il 2% ed il 3% in realtà pare che si sfiori il 30%, e poi di quel 2% o 3% viene recuperato qualche cosa o non viene recuperato nulla?

Allora perché non pensare ad un sistema, questo sì europeo, che io personalmente ho vissuto sia a Dubrovnic, sia a Lisbona, sia a Parigi con un'entrata rigorosamente davanti del passeggero ed una discesa rigorosamente di dietro, con un sistema di bigliettazione elettronica con un chip che richiami l'attenzione del conducente il quale non è tenuto evidentemente a fare la guardia ma anche delle persone che sono intorno. Perché non è un problema degli immigrati, è un problema anche sulle linee collinari, vedo che molta gente, può darsi che abbiamo tutti l'abbonamento e può darsi di no e allora richiamare anche l'attenzione dei passeggeri può costituire sicuramente una forma di dissuasione dal portoghesismo.

L'altro ordine del giorno poi è incrementare l'uso del mezzo pubblico e, a mio avviso si può incrementare anche con una forma di tariffazione "agevolata", o vero sia, il biglietto che a mio avviso deve essere aumentato, e forse 1,40 non basta, ma comunque va anche bene in questa fase, deve essere corroborato da un biglietto di importo ridotto, penso a 0,50 a 0,40, poi sarà l'azienda che lo potrà dire per la corsa semplice.

Genova è una città particolarmente difficile, è una città collinare, i nostri anziani per due o tre fermate per andare a fare la spesa al centro di Marassi, e salire sulle colline piuttosto che fare Via Assarotti devono spendere 1,20, non gliene importa nulla perché a loro interessa solamente scendere e salire.

Allora ecco che un biglietto di importo ridotto potrebbe da un lato aiutare ad una maggiore percorribilità, perché viceversa per 1,20 si fa la sua via Assarotti a piedi, piuttosto che in tutte le altre vie e risparmi 1,20, i momenti sono duri per tutti, perché 1,20 per quattro diventa 4,80.

Io comunque con queste proposte concrete credo di avere illustrato sia i miei ordini del giorno che il mio pensiero generale.

C'è ancora un ordine del giorno che poi è quello da cui ero partito e cioè quello del PUM, perché evidentemente non può essere solamente lasciato all'autobus, alla gomma ma bisogna andare ad incrementare tutto quello che è il

trasporto su ferro, e allora la metropolitana, ecco quindi un investimento serio, dove Genova potrebbe anche venderci alcuni dei suoi gioielli per andare ad incrementare per il futuro, questo è un investimento, non è una spesa.

La metropolitana che dovrebbe arrivare a Brignole, speriamo che ci arrivi, portarla fino a Terralba e di lì con un sistema di ascensori arrivare a San Martino e quindi servire l'Università, servire l'ospedale e soprattutto la Val Bisagno che è purtroppo la Cenerentola di questa città.

Quindi non quel sistema pensato dall'Assessore Pissarello ma un sistema di people mover, di questo ne abbiamo già parlato e se sarà il caso, potremo tornarne a parlare.

In buona sostanza credo che Tremonti, che sicuramente non è condivisibile, si è trovato in queste condizioni perché o tagliava da una parte o tagliava dall'altra, e finora è stato privilegiato, forse sarà stato sbagliato, la stabilità sociale con gli ammortizzatori e la sanità, il trasporto è stato un po' tagliato. Può essere un'occasione corretta e giusta per andare a ripensare in modo serio e per non ritrovarci qui fra otto mesi a dire le stesse cose, a dire che occorrono altri 10 milioni di euro per andare ad integrare il bilancio AMT perché credo che questo Genova non se lo possa più permettere.

Genova ha tante esigenze (parlavamo prima del lavoro, degli incentivi per chiamare qui delle imprese) e il trasporto che è sicuramente una parte importante della struttura cittadina non può però da solo monopolizzare le poche risorse che oggi il Comune ha, quindi credo che la Giunta e il consiglio di amministrazione di AMT abbiano l'occasione, una volta per tutte, per andare a mettere le mani laddove non funziona e per andare a cercare di rendere il trasporto pubblico non un peso ma un bene per la città".

CENTANARO (P.D.L.)

"Prenderò giusto i tre minuti che mi sono concessi perché, come prevedevo, questa seduta monotematica è stata un unico grande intervento polifonico. Ci siamo accavallati nelle proposte, ne sono uscite molte simili con minime differenze le une dalle altre. Io lascio che le proposte operative, come è giusto, le faccia l'azienda. D'altra parte lamento che come Consiglio Comunale si venga a conoscere solo in parte e spesso tardivamente quello che è l'esito degli incontri che si fanno tra azienda, componenti sindacali e tutti i soggetti che a qualche titolo in questa grossa partita recitano un ruolo primario, che siano volti alla salvaguardia legittima dei posti di lavoro, che siano volti invece alla salvaguardia più generale degli obiettivi gestionali dell'azienda o che siano tesi invece a garantire ai cittadini un servizio minimo che anche in ambito di trasporto ritengo debba essere garantito.

Vero è che è difficile stabilire quella che può essere la definizione di servizio minimo. Quello che mi sembra di poter censurare è la politica

apparentemente contraddittoria. Il Vicesindaco ha citato – mi pare – la legge regionale 31/98; forse non l’ha citata ma possiamo anche intervenire sulla 422/97, comunque è un comparto legislativo che in qualche misura si riferisce al sistema di trasporto pubblico locale e che data da 12 – 13 anni. Cosa è stato fatto nel frattempo? Stiamo arrivando ad una situazione finale che poi limita le libertà di scelta nella misura in cui le situazioni di crisi e le situazioni di dissesto finanziario, che purtroppo non sarà solo di momento congiunturale ma sarà un po’ più ampio, renderanno a quel punto impossibile ogni soluzione.

La politica contraddittoria sta appunto in questo. Adesso ci sono persone che difendono il posto di lavoro e questo è sacrosanto, c’è l’azienda che lamenta budget limitati e quindi la necessità di tagliare il servizio. Fra due o tre giorni arriveranno magari nuovamente i motociclisti in quest’aula e anche a loro diremo che è giusto che tutti vadano. Poi verranno persone che vorranno costruire parcheggi in centro per favorire la mobilità privata e diremo anche a loro che hanno ragione e a questo punto ci vuole probabilmente una linea che sia effettivamente di non contraddizione perché oggettivamente, se non sono solo parole, l’agevolazione al trasporto pubblico viene dalla possibilità di comprimerne i tempi, di renderlo più efficace e più efficiente. Vuol dire non penalizzare il trasporto privato, ma rendere talmente appetibile quello pubblico da fare in modo che siano le scelte individuali a determinare una preferenza e non una censura e una coercizione ope legis.

Quindi ci vuole una linea che a me non sembra di vedere nell’attuale impostazione dell’amministrazione. Dico semplicemente che le leggi ricordate prevedono anche la possibilità di integrare il servizio con altri soggetti. È un’estrema ratio, mi rendo conto che sarebbe bene poter mantenere il servizio, dare l’autobus a tutti in tutte le ore del giorno e in tutti i quartieri, ma credo che questo, alla luce di quanto emerso nella riunione odierna, sia impossibile e credo che esista ancora la possibilità di prevedere l’integrazione di questo sistema con altri soggetti che sicuramente hanno costi inferiori”.

LAURO (P.D.L.)

“Soldi sempre meno, sempre meno finanziamenti. La Giunta ha pianto come sempre e abbiamo visto che sarà sempre peggio senza possibilità di scampo. La raccontate da anni. Il consigliere Murolo ha detto che già nel ’71 era un disastro e non so dove andremo a finire. Chi ci va di mezzo sono i lavoratori, l’utenza e la nostra città che sono stufa di sentire paragonare a Parigi, Vienna e altre città metropolitane che hanno un altro tipo di mobilità.

Siamo a Genova, teniamo i piedi per terra; non abbiamo parcheggi d’interscambio. La gente in Val Bisagno non sa quando arriverà in centro per problemi di velocità. Non sa nemmeno se potrà parcheggiare sulle alture la

propria macchina perché l'assessore Farello ha deciso che anche lì metterà le aree blu.

Bene, assessori e Sindaco, adesso bisogna cercare di trovare qualcosa di buono per l'utenza. Non si può chiedere sempre sacrifici sia ai lavoratori che a chi usa il mezzo pubblico. Io chiedo, con il mio ordine del giorno, un tavolo di lavoro con l'azienda per cercare di diversificare le tariffe. Non si può pretendere che una persona che ha bisogno di soli dieci minuti di autobus paghi un euro e 20 o molto di più se farete l'aumento.

Sono stata omaggiata da un signore anziano molto gentile di un vecchio abbonamento genovese del tranvai elettrico, quando il bilancio era positivo. Mi diceva che già allora c'era la differente tariffazione; c'erano due o tre tipi di biglietto: uno faceva il biglietto, ben contento di non rischiare la multa. Io chiedo di provare a fare una diversa tariffazione (30, 60 o 90 minuti) senza mettere mano all'aumento, soprattutto per quanto riguarda le funicolari e gli ascensori che sono un bene importante per la mobilità perché molti prendono gli ascensori e le funicolari per arrivare in centro.

Già avete aumentato del 20% il biglietto e sulle coppie di 4 corse che usano gli ascensori sparsi nella città e le funicolari avete aumentato il biglietto del 67%. Io trovo che sia un trattamento non giusto perché tutta l'utenza è uguale, quindi cercate di tutelare chi usa il mezzo pubblico, chi usa gli ascensori e le funicolari e chi, a diversa tariffazione, sarebbe ben contento di non scroccare e di fare il biglietto”.

GUASTAVINO (P.D.)

“Illusterò anche l'ordine del giorno n. 15. Anch'io, come il collega Centanaro, vorrei fare il mio mestiere che dovrebbe essere quello della politica e non quello di dare suggerimenti tecnici che lascio giustamente all'azienda elaborare e presentare.

Devo dire che oggi abbiamo sentito tantissimi ragionamenti e suggerimenti facendo secondo me un grandissimo polverone che in pratica ci sta dicendo che le colpe non sono ben identificate in questa situazione che è drammatica, soprattutto per la gente, i lavoratori e i cittadini.

E le colpe sono del Governo, dobbiamo essere molto chiari su questo: noi non saremmo oggi qua a fare questi ragionamenti se non fossimo di fronte a prospettive di taglio pari a 31 milioni di euro che sono un'enormità se vengono ribaltati sul bilancio del nostro Comune. Noi, come consiglieri e come amministrazione, abbiamo cercato di portare avanti già da tempo, sia con l'azienda che con i lavoratori, un'azione di propaganda su quelli che saranno gli effetti di questa maledetta situazione.

Ve li ricordate o no gli autobus con la riga rossa e la scritta che diceva “questo autobus non ci sarà più”? I genovesi non l'hanno capito e oggi siamo a

“questo non c’è più” e vi posso assicurare che almeno in questo frangente la responsabilità non è degli enti locali, purtroppo è una responsabilità dovuta a situazioni forse anche logiche, però nelle scelte e nei tagli bisogna anche tener conto dei percorsi virtuosi.

Oggi ho sentito cose incredibili. AMT a mio modo di vedere è un’azienda valida che presta un servizio valido. Invece oggi ho sentito sputare veleno da parecchi colleghi e questa cosa io non la trovo giusta perché so che la gente guida gli autobus fa una fatica quotidiana per cercare di dare un servizio efficace ed efficiente alla nostra città e Genova, ormai da anni, ha intrapreso con forza la volontà di sviluppare al massimo il trasporto pubblico. Non è vero quello che state dicendo, noi ci stiamo provando; è difficile. Siamo comunque la seconda città nell’utilizzo del mezzo pubblico e allora cerchiamo di perimetrare le nostre osservazioni in questo contorno, non possiamo dire che Genova non ha fatto niente. Probabilmente bisogna fare di più, tutti devono fare la loro parte a cominciare dall’azienda e dal Comune. I lavoratori secondo me la loro parte l’hanno già fatta perché il processo di ristrutturazione che è in corso ormai da tanti anni è stato pagato con grandi sacrifici da parte dei lavoratori, sia in termini economici che di rinunce pesanti a benefici che avevano.

Detto questo, però, vorrei tornare all'ordine del giorno che di fatto tocca un tema fondamentale, legato all'ex decreto 422/97 relativo a quella che doveva essere la quota di trasferimento dallo Stato alle Regioni per il trasporto pubblico locale, il famoso rapporto 35 – 65. Però abbiamo necessità – e l'ordine del giorno va in questo senso – di farci promotori affinché vengano definiti finalmente i parametri certi per riuscire ad identificare il minimo servizio garantito. Su questo dobbiamo assolutamente puntare se vogliamo essere seri e se fra un anno, come qualcuno ha già detto, non vogliamo essere messi di fronte a nuovi tagli da fare perché a quel punto, come si dice in genovese, noi diremo “emmu za daetu”, non ce ne sarà più per nessuno”.

CAPPELLO (G. MISTO)

“Io espongo l'ordine del giorno n. 39. In questo ordine del giorno io ho scritto alcuni numeri che ho preso dai bilanci di AMT dal 2006 al 2009. Proprio per fare politica e ragionare dal punto di vista oggettivo e non strumentale. si è visto che ci sono stati alcuni cambiamenti direi molto importanti.

Mentre nel 2006 le attività dell’azienda andavano piuttosto male perché avevamo una perdita in bilancio di 3,8 milioni di euro, nel 2007 invece si è avuto un utile di esercizio di un milione e mezzo di euro e l’andamento è stato analogo per i ricavi da tariffazione, per il numero dei passeggeri e per i chilometri, quindi si è avuta una crescita positiva per l’azienda e c’è stato anche un servizio utile per il cittadino. Dal 2007 al 2009, invece, si è avuta una riduzione di tutti questi parametri, infatti per quanto concerne gli utili nel 2009

abbiamo una perdita di 2,3 milioni e i ricavi da tariffazione sono diminuiti di 4 milioni rispetto al 2007, e così pure i chilometri percorsi nonché i passeggeri.

Quindi io credo che in questi anni siano state fatte, oltre ad una serie di varianti esterne, delle scelte industriali probabilmente non appropriate che hanno portato a questi risultati, tanto è vero che anche nella relazione di bilancio è scritto che il minor ricavo da tariffazione deriverebbe da scelte non appropriate dei mix di tariffazione effettuati. Questo potrebbe essere uno degli elementi da approfondire e analizzare, oltre al fatto che effettivamente ci sono sempre meno risorse compresa quella del prossimo anno. Tutto ciò ha portato ovviamente ad un minor servizio, per cui gli utenti hanno scelto dei mezzi di mobilità alternativi, privati, anche a causa di tagli a linee molto grosse: mi riferisco alle linee “3 - 4 - 7 - 8” fino alla linea 49, tagli che negli anni si sono sentiti fortemente e hanno portato ad una minore efficienza del trasporto pubblico.

Questa è la fotografia della situazione odierna. Vorrei anche citare il fatto che la manutenzione ordinaria ed altre spese ordinarie probabilmente non vengono fatte sempre in modo oculato, ma talvolta vi sono degli sperperi di gestione che dovrebbero essere meglio monitorati. Detto questo, però, vorrei anche dire che le forme di finanziamento possono essere diversificate. Noi abbiamo questo problema dei finanziamenti che non arrivano dal Governo ma abbiamo anche quello delle sempre minori risorse degli Enti locali. In altre realtà europee ci sono delle forme di finanziamento differenziate: in per esempio in Francia da quella che è l’Inps locale si ottiene il 45% dei finanziamenti; le aziende locali finanziano il 2% dei biglietti ai propri lavoratori, e questo incide sul bilancio. Un altro aspetto è quello delle tasse di scopo, di cui si è già accennato, che possono essere proporzionate al reddito per gli abbonati ma in alcuni casi anche per i non abbonati.

Noi abbiamo sempre più incertezze su quello che rappresenta un bene comune, pertanto dobbiamo prestare la massima attenzione e quindi dobbiamo avere una pianificazione certa di risorse negli anni e di azioni da intraprendere. Tali risorse, come dicevo poc’anzi, possono essere recuperate nella maggior parte dei casi anche in altre forme. Il mio ordine del giorno impegna, quindi, la Sindaco e la Giunta proprio in questo senso, cioè a rivedere questi mix di tariffazione introdotti negli ultimi anni che hanno portato ad una riduzione dei ricavi prendendo come esempio l’anno 2007, in cui la quantità di ricavi è stata superiore di circa 4 milioni rispetto all’anno precedente. Impegna, altresì, a valutare, di concerto con l’Azienda, la possibilità di introdurre queste altre forme di finanziamento di cui ho parlato prima e rendere effettivamente competitivo il trasporto pubblico focalizzando l’attenzione sull’aumento della velocità commerciale, sul comfort di viaggio, sull’asservimento semaforico, sulle corsie riservate e su una seria politica dei parcheggi, parcheggi che

prevedono, appunto, la possibilità per i residenti di posteggiare anche in centro e di interscambio in periferia. Tutto questo per una mobilità diversa e sostenibile.

Infine chiedo di prevedere uno stretto controllo delle operazioni di manutenzione e di formazione degli addetti, in modo tale che tutte le attività vengano standardizzate con una serie di protocolli e che non siano appunto attività svolte in maniera discrezionale da questo o da quello ma vengano sistematizzate. Tutto questo, insieme alla ricerca dei finanziamenti diversificati, credo che possa dare un po' di respiro all'azienda in attesa di quei finanziamenti nazionali che non si sa se arriveranno. Credo, altresì, che una politica seria come questa possa dare respiro all'azienda e permettere di assumere quel personale della "Servizi e Sistemi" che è in cassa integrazione da due anni, certamente non per fare dell'assistenzialismo ma dandogli delle competenze specifiche, tenuto conto che un'azienda che funzioni bene ha sicuramente la possibilità di creare occupazione.

Voglio esprimere infine alcune osservazioni su diverse riflessioni fatte dai consiglieri, ad esempio, in merito ai tornelli. Non credo che quello dei tornelli sia un grosso problema, perché in realtà i tornelli non sono presenti nelle metropolitane di tutte le città europee. Sono stata recentemente a *Copenhagen*, che è la città leader della mobilità sostenibile e i tornelli alle metrò non ci sono, quindi non credo che sia questo il problema. Peraltro non credo nemmeno che sia compito nostro dire esattamente quali devono essere le tariffazioni, semmai dobbiamo sollevare il problema considerando le criticità che possono esserci.

Andando sul sito internet dell'A.M.T. ho notato, invece, che le tariffazioni sono molto diversificate e ho visto che ci sono dei carnet da 10 libretti che prevedono delle corse da 60 minuti (quindi, come si diceva, inferiori ai 90 minuti). Inoltre ci sono degli abbonamenti per gli "over 65" a 300 euro per un reddito inferiore a 18.000 euro. Ci sono, dunque, tante scelte, però bisogna focalizzare l'attenzione su quali sono le scelte migliori sia come servizio da dare all'utenza, sia come ricavi da tariffazione per l'azienda."

BIGGI (P.D.)

"Il trasporto pubblico locale svolge una funzione fondamentale, costituzionalmente garantita in quanto tutela il diritto dei cittadini a spostarsi liberamente sul territorio della Repubblica. Ora, noi sappiamo che i tagli imposti da questo Governo e la mancanza di una politica dei trasporti a livello nazionale rendono veramente difficile tutelare questo diritto fondamentale. Noi siamo consapevoli di quanto sia difficile la situazione dell'A.M.T. e sappiamo quanto sia acuita da questo momento di crisi, tuttavia sostenere il trasporto pubblico significa anche avere il coraggio di compiere talvolta delle scelte che lo rendano più efficiente, ad esempio con l'integrazione del sistema ferroviario

e su gomma, nonché razionalizzando l'organizzazione per evitare sovrapposizione e diseconomie.

L'ordine del giorno che presento riguarda un aspetto particolare ossia chiede che si addivenga, anche col contributo dell'ANCI, ad una proposta di legge regionale che preveda il superamento della legge regionale 31/98, che attualmente articola il servizio in sette bacini d'utenza, stabilendo per il territorio ligure un'articolazione del servizio suddiviso al massimo in tre bacini di utenza, valutando anche la loro calibratura ottimale che deve tener conto della complessità geografica e geomorfologica del territorio. Infine impegno la Giunta ad una ridefinizione dell'Agenzia regionale che razionalizzi gli acquisti e renda più efficiente la politica dei trasporti.”

DANOVARO (P.D.)

“Questa finanziaria colpisce in modo drammatico e violento le amministrazioni locali pregiudicando la possibilità delle stesse di esercitare un diritto riconosciuto dalla Costituzione, quello di erogare servizi.

I provvedimenti assunti dal Governo hanno un carattere particolarmente odioso perché, colpendo innanzitutto gli enti locali, colpiscono i servizi tesi a sostenere ed aiutare in particolar modo le fasce sociali più deboli. Siamo di fronte ad una politica del Governo che rinuncia a conferire alle autonomie locali anche quelle politiche utili allo sviluppo dei loro territori, in ciò manifestando una drammatica contraddizione tra gli auspici di un federalismo, anche e soprattutto fiscale, e la concreta prassi politica di governo.

Per noi il trasporto pubblico locale è un diritto, un servizio fondamentale per i cittadini, per garantire loro la mobilità, ma è anche una grande opportunità di crescita e sviluppo dei nostri territori, garantendo sostenibilità.

Io ho ascoltato molti dei ragionamenti dei consiglieri di Centro Destra e da alcuni ho sentito valutazioni sulle misure che potrà adottare il Comune di Genova, l'azienda, per intervenire e far fronte a questa situazione drammatica. Però mi è difficile non intravedere in questi interventi una certa strumentalità e faziosità laddove, come è sempre accaduto, non si parla della grave, enorme responsabilità che questo Governo ha nel taglio drammatico nei confronti degli enti locali e, nel caso specifico, contro il trasporto pubblico locale. Non abbiamo ancora le misure di questi tagli ma sappiamo che oscillano tra i 20 e i 35 milioni solo per la Regione Liguria, senza dimenticare che sono stati tolti dall'ex FNT quei 500 milioni appostati dal così tanto vituperato Governo Prodi.

Ci è stato detto che questi tagli erano inevitabili, che non si poteva agire diversamente, che Destra e Sinistra avrebbero fatto la stessa cosa trovandosi in quelle condizioni: non è vero! un'altra finanziaria era possibile, partendo innanzitutto da una tassazione dei redditi alti e delle rendite finanziarie! E anche in quest'ottica è utile attivare i nostri parlamentari, l'ANCI nazionale e tutti gli

organi istituzionali preposti per ricostituire il Fondo Nazionale dei Trasporti, in modo che possa garantire continuità e certezza nell'erogazione dei finanziamenti e nelle ripartizioni sui territori.

E' una situazione drammatica, ripeto, e io credo che questo dibattito in Consiglio Comunale non abbia dato la misura della profondità di questo dramma! Questi sono tagli strutturali e per questo auspichiamo che ci siano interventi strutturali di risposta da parte del legislatore, però noi non possiamo uscirne e anche noi, enti locali, Provincia di Genova, Comune e Regione, dovremo intervenire con misure strutturali, senza le quali rischiamo di pregiudicare l'erogazione stessa del servizio. Dobbiamo dircele queste cose!

E' per questo che credo vada raccolto con favore il documento frutto di un incontro avvenuto in Confservizi, alla presenza degli assessori regionali, provinciali, di tutti gli enti locali e le aziende di trasporto pubblico locale della Regione Liguria, che hanno individuato anche misure strutturali per arrivare ad una chiara strategia, convergente da parte di tutti gli enti, per far fronte a questa situazione drammatica. Misure che riguardano la definizione delle responsabilità e delle competenze di una agenzia regionale, la definizione dei livelli minimi dei servizi del trasporto pubblico locale, l'individuazione delle fonti di finanziamento certe, la revisione dei limiti delle tariffe, così come misure a sostegno del lavoro anche attraverso ammortizzatori sociali e unificazione dei bacini e delle aziende che offrono il servizio sia su gomma che su ferro.

Non dare un chiaro segnale di condivisione di queste scelte strategiche da parte degli enti locali, Comune, Provincia, Regione, temo potrebbe non essere compreso e tuttavia io sono fiducioso anche perché, alla luce di quell'incontro a cui ha fatto seguito il documento già citato, mi sembra di poter intuire una reale intenzione di lavorare insieme per raggiungere quegli obiettivi.

Un'altra parte a cui non ci possiamo sottrarre è anche il compito, da parte del comune stesso, di individuare strumenti di riorganizzazione strutturale che garantiscano continuità di servizio e futuro per i lavoratori dell'azienda. Alcuni di questi sono già stati enunciati da alcuni consiglieri del gruppo PD che rappresento; ne aggiungo solo alcuni, ma è evidente che non possiamo più traccieggiare sulla politica che peraltro è compresa in maniera chiara nel P.U.M. di recente approvazione, per favorire le corsie protette e aumentare la velocità commerciale dei mezzi.

Un altro tema particolarmente rilevante, insieme agli obiettivi dei parcheggi di interscambio, l'intermodalità, la politica della sosta, non può che essere quello delle scelte definitive strategiche sulla logistica relativa alle rimesse.

Eppoi dovremo procedere, insieme a questi aspetti, anche a definire, insieme all'azienda, insieme ai lavoratori, insieme ai Municipi, anche ad una riorganizzazione della rete. Noi siamo favorevoli ad un adeguamento tariffario

che recuperi ulteriori risorse perché il trasporto pubblico locale abbia un futuro e perché possa continuare ad erogare servizi fondamentali per i cittadini.

Recentemente è stata approvata una nota relativa al passaggio di consegne tra Transdev e RATP: noi siamo fiduciosi che questo passaggio di consegne si accompagni anche al perseguimento delle finalità di garanzia della qualità del servizio e di investimenti senza i quali le condizioni dell'azienda e le prospettive della qualità del servizio rischiano di venir meno.

E' inevitabile che una riorganizzazione della rete comporti anche una riorganizzazione del lavoro. Se noi assumessimo come un elemento ineludibile e inevitabile i tagli drammatici compiuti dal Governo nei confronti degli enti locali per il comparto del trasporto pubblico locale, dovremmo ragionare su tagli al personale ed è per questo che mi ha stupito e mi amareggia la posizione di consiglieri della minoranza che non hanno fatto minimamente cenno alla responsabilità del Governo per rivendicare un'autonomia locale per l'esercizio delle proprie funzioni, qui, a Genova! Io però credo che quel destino non possa e non debba essere ineludibile.

Proprio su questo argomento credo ci sarà un banco di prova perché è da qui che passano e si esplicitano le differenze tra politiche del Centro Sinistra e del Centro Destra: noi chiediamo alle amministrazioni di Comune, Provincia e Regione di non lasciare che neanche un lavoratore cada sotto la mannaia dei tagli del Governo, sia un lavoratore di AMT che di Servizi e Sistemi.

Va da sé che questa riorganizzazione, laddove si chiede uno sforzo ai lavoratori, non può che coerentemente comportare anche scelte di razionalizzazione delle attuali strutture dirigenziali di AMT; se i sacrifici li dobbiamo fare, li facciamo tutti, però questi sacrifici non devono passare attraverso un'ulteriore compressione del lavoro svolto dai lavoratori AMT perché su di loro si gioca il futuro dell'azienda, i diritti delle persone e anche la crescita economica della città".

GAGLIARDI (P.D.L.)

"Comincio con una battuta. Sono molto critico sul fatto di chiamare il piano aziendale di AMT con il nome di Piano industriale perché, purtroppo, AMT non è un'industria però quando vedo i lavoratori di AMT, che sono i nuovi operai di questa città che non ha più operai, per rispetto lo chiamo piano industriale.

Il problema è che ogni azione deve avere come obiettivo, per prima cosa, certamente, di salvaguardare il trasporto pubblico ma anche di rispettare di più i passeggeri. E' vero che ci sono passeggeri maleducatissimi, però ognuno deve fare la sua parte perché così lavoratori di AMT avranno la solidarietà dei cittadini genovesi. Io vado sull'autobus e vedo gente maleducata che ha pretese

vergognose e lavoratori che operano nel traffico e nel caos a cui vengono addossate tutte le colpe.

I lavoratori di AMT ed il trasporto sono le uniche cose che non si possono toccare, però queste cose io le avevo tutte previste quando 30 o 40 anni fa qualcuno in Italia teorizzava che il trasporto pubblico dovesse essere gratuito. Su questo punto l'unica colpa che ha questa Amministrazione è quella di avere fatto un po' di demagogia su questo argomento. Ancora adesso la consigliera Cappello paragona la Danimarca, che ha 5 milioni di abitanti, al nostro paese e io dico che è facile governare in quelle situazioni.

Si fa, quindi, della demagogia ambientalista. Ho sempre detto che non possiamo fare cose da ricchi, non possiamo fare la lotta all'automobile e sono stato un facile profeta.

Adesso raccogliete tutta una serie di situazioni che avete ereditato e che denunciavo già diversi anni fa e adesso avete i vostri problemi. Ce n'è per lo Stato e per la Regione. Non parlo del Governo e non parlo della maggioranza in Regione.

Venendo all'attuale, una mazzata così non ha precedenti. Tremonti fa il possibile, ma probabilmente deve dare 500 milioni di Euro per Roma Capitale ed è una cosa che grida vendetta. Se la Lega Nord fosse stata all'opposizione non si sarebbero buttati via tutti questi soldi perché la capitale di un paese ha già tanti privilegi e tanti aiuti. Tutti, però, sono stati zitti: il Centrodestra perché deve tenere Alemanno che altrimenti potrebbe andare contro Berlusconi, l'ANCI perché poi Chiamparino ha le sue idee sulla privatizzazione dell'acqua e lui è a favore.

Tutti fanno i furbi e poi la colpa è loro. Io cerco di parlare chiaro anche su questo. Lo Stato non ha dato l'esempio, il Governo non ha dato l'esempio, perché se ogni Ministro ha 44 addetti, ogni Viceministro ne ha 30 e ogni sottosegretario 8 significa che tagli su questo punto non ce ne sono stati.

E' un lungo elenco, a livello nazionale la spesa è sempre più aumentata e purtroppo il federalismo, di cui sono un convinto assertore, non è ancora stato compiutamente realizzato. Il problema è che lo Stato deve dare l'esempio e parlo di stato perché prima di Berlusconi la stessa cosa faceva Prodi. I grandi successi federalisti vi sono stati quando la Lega era all'opposizione: infatti il titolo V è stato cambiato dal centrosinistra quando la Lega Nord era all'opposizione.

La Regione Liguria, come la Regione Emilia Romagna, su questo argomento non può fare solo il passacarte. Non capisco perché il finanziamento pubblico locale dello Stato deve passare attraverso le Regioni le quali, come dicono l'ex Sindaco di Venezia, Cacciari, ed il governatore della Sicilia, Lombardo, devono dimagrire. Quindi, presidente Burlando, se vuoi che la Regione comandi non devi limitarti a passare solo i soldi per il trasporto pubblico locale che ti dà lo Stato.

I Comuni sì che sono sempre in trincea perché se c'è un'alluvione in trincea c'è il Comune, per il trasporto pubblico c'è il Comune, per il problema urbanistico c'è il Comune, per il problema della rumenta c'è il Comune, per il problema dell'acqua c'è il Comune. Questo è federalismo, consigliere Piana! Nel tuo piccolo dillo al consigliere Regionale Buzzone se vuole fare il federalista perché a me storie non ne conta né sulla moschea (sulla costruzione della quale rimango favorevole e che deve essere bellissima), né su questo argomento.

Che contributo sta dando la Regione se non quello di cercare di facilitare un po' Spezia rispetto a Genova? Questo centralismo regionale, che riguarda tutte le Regioni, del centrodestra e del centrosinistra, ha un costo altissimo per il paese. Ricordo a tutti che il debito pubblico è aumentato in modo esponenziale a partire dagli anni '70. Hanno cominciato a spendere e a spandere, dovevano fare delle leggi e dare delle direttive ma sono diventate dei grossi catafalchi burocratici, come dice sempre l'ottimo Cacciari, che invece di aiutare i cittadini si autoalimentano con i dipendenti e con strane società.

Le responsabilità, poi, alla fine sono dei Comuni. La Provincia nessuno sa a cosa serve quando ci sono i problemi e quando c'è stata l'alluvione la Provincia non s'è vista. Dico questo perché non si può più fare i furbi e credo che questo discorso della AMT, che non sarà una delle migliori aziende a livello nazionale ma non è neppure una delle peggiori anche se ha speso un po' troppo. Un po' di clientelismo, bipartisan, c'è sempre stato perché tutti avevano l'amico da mettere a posto, però non ce lo possiamo più permettere.

La Regione è solo un passacarte, per cui o si assume la gestione della Amt oppure non se ne esce. Prima c'era un certo imperio-centrismo, mentre ora c'è un La Spezia centrismo e siccome Genova è sempre stata matrigna adesso dovete buscarle voi. Che qualcuno debba buscarle è anche giusto, perché ognuno deve fare la propria parte, però sarebbe veramente grave perché giustamente i Comuni devono apporre la loro parte nei tagli, ma le Regioni non possono solamente dire che devono vendere.

Il problema della Regione, quindi, è di dare qualche segnale in questo senso, che non è solo quello di dividere quello che arriva da Roma. Avrei potuto parlare dell'allungamento delle corse e dell'aumento del biglietto come hanno parlato tutti, ma di questo mi pare non ne abbia parlato nessuno. Bisogna che l'ottimo Burlando dia un esempio nel dove reperire risorse che non siano soltanto quelle passate dallo Stato perché è facile prendere le risorse dallo Stato, mangiarne un po' per autofinanziarmi e poi distribuisco le restanti ai Comuni che mi devono ringraziare col cappello in mano.

Così, però non va più bene perché questo sistema salterà e chi busca sono sempre i più deboli, cioè i lavoratori".

CAPPELLO (GRUPPO MISTO)

“Presidente, intervengo per fatto personale, visto che il consigliere Gagliardi mi ha citata. Quando io ho parlato di *Copenhagen* parlavo di una città abbastanza simile alla nostra in quanto conta 518.000 abitanti nel territorio comunale e 1.200.000 nell’ambito provinciale, inoltre ha una densità di abitanti per kmq pari a 5.700 contro Genova che ne ha 2.500, quindi non mi sembrava una cittadella qualunque.”

CORTESI (P.D.)

“I colleghi del Gruppo P.D. hanno già sottolineato alcune delle cose più importanti rispetto ai trasferimenti delle risorse che sono drammaticamente crollati nell’ultimo patto di stabilità e nell’ultima finanziaria. Passo, quindi, velocemente alla descrizione dell’o.d.g. n. 19 che riguarda la logistica delle rimesse. Sappiamo che questo tema è fondamentale per aumentare la capacità di offrire standards elevati di trasporto pubblico ed evitare sprechi nei trasferimenti e negli spostamenti degli automezzi da rimessa a capolinea. Attualmente per l’area di ponente sta prendendo corpo la riorganizzazione delle rimesse e quindi lo spostamento con sostanziale superamento delle rimesse di Sampierdarena e Cornigliano e la concentrazione dello stazionamento dei mezzi nella futura rimessa di Campi. L’area di levante, invece, soffre della mancanza di un’area riservata al parcheggio di automezzi A.M.T. e questo comporta un ingente costo, ad esempio, per gli autobus che sono costretti a partire da rimesse molto distanti per raggiungere la stessa area di levante.

Bisogna poi considerare che la nostra città risente di una crisi gestionale complessiva degli impianti sportivi a causa della mancanza di risorse da dedicarvi e che in questo contesto lo stadio Carlini rappresenta certamente una struttura vetusta, inefficiente, con costi di manutenzione alti, impattante dal punto di vista urbanistico e avulsa dal contesto sociale del quartiere in cui è insediato. Allora le strutture comunali hanno individuato, proprio per questi motivi, nell’area del Carlini l’area in cui concentrare in struttura una rimessa di automezzi, nella parte bassa e non visibile, e una struttura sportiva polivalente nella parte alta di pregio - che auspico sia compatibile con il tessuto urbanistico, economico e sociale della zona - realizzabile reperendo risorse in *project financing*.

Questo deve essere, a mio avviso, il primo grande intervento svolto nella logica, che ci siamo raccontati per tanto tempo, del costruire sul costruito e investendo anche la Municipalità del confronto sulle scelte architettoniche. Quello che chiede il Partito Democratico alla Giunta è di portare, in tempi brevissimi, a conclusione la prima fase progettuale e a termine, coi principali soggetti interessati, la definizione dei parametri economici ed urbanistici per andare in

tempi brevi all'emissione del bando pubblico per il *project financing*. Credo che importanti investitori stiano in questo momento attendendo noi, quindi è importante non farli scappare, e per fare questo basta pochissimo.”

COZZIO (P.D.)

“Sarò brevissima in quanto molte cose sono già state dette. Io vorrei limitarmi a dire che una delle cose che il Comune può fare, al di là del piano aziendale dell’A.M.T., è quella di favorire la velocizzazione del trasporto, la velocità commerciale che diminuisce i costi e aumenta la produttività.

Ci sono, pertanto, interventi che noi possiamo realizzare e che forse avremmo già dovuto realizzare, tenuto conto che non esiste solo l’aumento del biglietto o il taglio dei chilometri ma esiste prima di tutto l’importanza di favorire il trasporto, perché lavorare per rendere competitivo questo servizio significa aumentare e soddisfare gli utenti, certamente, ma significa anche mantenere i posti di lavoro per i lavoratori di AMT e dei servizi, e siccome l’azienda AMT è una delle più grosse aziende genovesi visto che conta 2.500 lavoratori, chiaramente dobbiamo puntare al fatto che non se ne perdano per strada.

Volevo puntualizzare alcune cose come dare corso all’asse protetto centrale in Corso Sardegna, naturalmente predisponendo prima i parcheggi nell’area dell’ex mercato perché dobbiamo fare sì che le macchine vengano tolte dal centro della strada in modo che possiamo fare poi passare l’autobus nell’asse protetto.

Una delle cose che possiamo fare senza alcun costo è il potenziamento semaforico a favore del trasporto pubblico locale. Ad esempio in Via XX settembre credo sia possibilissimo eseguire una cosa di questo tipo. Ci sono poi i problemi dei capolinea e, per esempio, un capolinea in Via Ceccardi sarebbe un’ottima cosa perché razionalizzerebbe la possibilità della sosta, e in questo caso sarebbe anche possibile avere i servizi igienici.

Queste credo siano le cose che il Comune può fare anche velocemente”.

JESTER (P.D.)

“Intervengo sull’ordine del giorno n. 22. Tenendo pur ferma la barra sulla priorità del servizio pubblico e senza ritornare su argomenti generali riguardanti l’azienda quali quelli finanziari e occupazionali di cui il capogruppo Danovaro ha già bene parlato, credo sia utile suggerire degli interventi concreti ed immediati per velocizzare i servizi, il che significa rendendoli più appetibili ai cittadini, avere una città migliore, ridurre i costi e l’inquinamento.

Parlo di quelle cose che non richiedono interventi strutturali ma solo dei piccoli cambiamenti. Non sono un esperto di questo campo ma avendo fatto 10

anni in Circostrizione ed avendo seguito il piano Winkler e i vari pre-piani di ristrutturazione delle linee della AMT, come cittadino credo che si possa dire qualche cosa e porterò, al limite, anche qualche esempio sia riguardo il riordino e la razionalizzazione delle linee che in certi casi può essere fatta subito.

Mi domando perché il 17 e il 14 non si fermano a Brignole, dove c'è una possibilità di interscambio ottima per venire a De Ferrari, potendo così recuperare tra i dieci ai 30 minuti a seconda del traffico.

Mi domando anche perché le linee della Valle Sturla invece che venire a Brignole non scendano a Sturla dove potrebbero trovare un interscambio con delle linee privilegiate quali le linee 17 e 15 ed anche con la stazione ferroviaria di Sturla.

Mi domando perché l'entrata ed uscita dei mezzi a volte sia molto lenta. Parlando ad esempio dei 18 metri è abbastanza facile trovare delle lunghe code all'entrata posteriore ed anteriore quando tra le due porte centrali il mezzo è vuoto. Ora dei mezzi hanno l'obliteratrice in tutte le porte e forse si potrebbe scendere e salire forse da tutte le porte.

Questo per quanto riguarda un riordino che può spettare all'azienda. Un'altra parte riguarda la regolamentazione del traffico. A questo proposito faccio presente che sulle linee gialle si trovano degli ostacoli insormontabili che vanificano lo stesso utilizzo delle corsie gialle preferenziali. Ad esempio oggi, venendo in Consiglio, ho preso il 29 in Via XX Settembre e sono sceso a Portello.

Da Corvetto a Portello il 39 è stato nella corsia riservata e ha dovuto fermarsi perché era occupata da chi sosta o da chi gira a destra per Via Caffaro. Se la linea gialla dell'autobus fosse la seconda corsia porterebbe direttamente alla fermata, senza perdere un ciclo di semaforo.

Se da Via XX Settembre vado in Corso Buenos Aires trovo ostacoli per l'autobus delle macchine che girano per entrare in Piazza della Vittoria ostacolando la partenza e trovo ostacoli peggiori presso Piazza Paolo da Novi. Sembrano cose da poco, ma ogni ciclo di semaforo perso va da un minuto e mezzo a due minuti e se moltiplichiamo per le centinaia di situazioni che avvengono in città otteniamo cifre interessanti di recupero di orario, di servizio e, quindi, di costi che penso vadano considerati. Si tratta di interventi che possono essere fatti subito e che non prevedono costi".

MANNU (P.D.)

"Stasera abbiamo parlato di due ordini di problemi per il TPL: il primo è di salvaguardare i livelli occupazionali che è una priorità come hanno ribadito i miei colleghi del P.D.

Il secondo è di garantire un servizio essenziale ai cittadini. Non sono un'economista, ma credo che l'approccio sul tema dei servizi avrebbe dovuto essere diverso a partire appunto dal Governo.

Credo, pertanto, che prima dei tagli avrebbero dovuto essere definiti i servizi pubblici essenziali, così come il patto per la salute ha definito i livelli essenziali di assistenza sanitaria. Per questo stiamo parlando di una manovra che rischia veramente di chiudere tutti i servizi. Stiamo parlando di un federalismo che è in realtà svuotato di risorse economiche.

Credo che il trasporto sia veramente un servizio essenziale. Come ha detto il mio capogruppo dobbiamo pensare al presente e al futuro di questa azienda e per fare questo ci vogliono ovviamente delle risorse. Siamo di fronte a lavoratori che hanno delle famiglie alle spalle e a lavoratori che ci hanno manifestato diversi problemi: uno è quello di essere sottoutilizzati e il secondo è quello che, purtroppo, a volte la loro mansione è ai limiti della dignità.

Credo che di questo non possiamo non farci carico. Dobbiamo creare un circolo virtuoso e per fare tale (qui arrivo al mio ordine del giorno) dobbiamo incentivare le persone ad utilizzare il servizio pubblico e questo può essere fatto, come già ha consigliato chi mi ha preceduto, ad esempio favorendo parcheggi di interscambio oppure con la facilitazione nell'acquisto dei biglietti anche con la differenziazione delle tariffe, cosa che peraltro già esiste.

Dobbiamo assicurare i livelli occupazionali, da un lato e per questo siamo costretti a prendere qualche misura drastica quale, ad esempio, quella dell'aumento della tariffa. La mia proposta è quella di proseguire, innanzi tutto, nell'opera già iniziata da tempo che si è rivelata molto utile per Genova, che è la metropolitana. Ci sono già diverse fermate da Brin per arrivare a De Ferrari e credo che anche la Valpolcevera meriti di essere servita meglio.

E' già in progetto il completamento della linea, quantomeno fino a Canepari e mi auguro si arrivi a Rivarolo e ben oltre. Per fare questo e per renderla fruibile saranno necessari anche dei parcheggi di interscambio. Chiaramente il traffico su ferro favorirà anche il migliore utilizzo del traffico su gomma perché sarà chiaramente più agibile.

Mi auguro ci sia una sinergia fra gli Enti e fra le aziende (quindi tra Ferrovie e le aziende che si occupano del trasporto su gomma) e che questo crei un circolo virtuoso sia per l'utilizzo da parte dei cittadini, sia per migliorare le condizioni di lavoro da parte dei lavoratori".

TASSISTRO (P.D.)

"Ci tenevo ad argomentare l'ordine del giorno che ho presentato perché è frutto di un incontro che ho avuto con un dipendente della Amt con il quale abbiamo discusso di assunzioni di responsabilità nel proprio lavoro e della buona gestione della cosa pubblica, cosa che va molto in controtendenza con

quello che è invece il disarmante quadro governativo in quanto abbiamo un fisco per i più furbi, abbiamo il pagamento dell'Irap che riguarda imprese ad alta intensità di lavoro che vengono quindi addirittura penalizzate. Abbiamo ancora, addirittura, i commercianti che favoriscono le ecosostenibilità dei nuovi prodotti elettrodomestici che devono anticipare gli importi senza poi vedersi restituire le somme riconosciute e che dovevano essere pagate tramite la posta da settembre.

In un quadro governativo così disarmante l'assunzione di responsabilità che chiedo a questa azienda e che il Comune di Genova, i consiglieri e i dipendenti della Amt si prendano anche carico, e considerato che il regime di tariffazione agevolata permette ad una fascia molto ampia di usufruire a prezzi ridotti degli abbonamenti e considerato che questa scelta politica ha un costo sociale che si ripartisce su tutta la comunità, chiedo che tale scelta vada attentamente monitorata per evitare abusi ed inutili sprechi di risorse.

Chiedo, quindi, alla Giunta e al Sindaco di sollecitare l'azienda ad utilizzare dei criteri quali l'Isee ma anche dei controlli incrociati con le banche dati a cui l'amministrazione ha accesso (ricordo che un anno e mezzo fa abbiamo siglato un protocollo d'intesa con l'Agenzia delle entrate) per andare a garantire un fisco uguale per tutti".

ASSESSORE PISSARELLO

"Gli ordini del giorno presentati sono numerosi. Alcuni di questi riguardano direttamente il sottoscritto, altri riguardano l'assessore Farello e quindi ci divideremo le risposte.

Il primo ordine del giorno, consigliere Grillo, va bene purchè si concentri l'ordine del giorno sui primi due punti e si tenga l'impegnativa delle premesse.

L'ordine del giorno n. 2, consigliere Bruno, è ampio ma credo ci siano due punti che ci impediscono di concordare con il consigliere anche perché sarebbero in palese contrasto con la normativa che oggi impone di fare delle vendite di quote di capitale che sono quelle che sono già state effettuate nel 2004, per cui l'ordine del giorno oggi sarebbe in assoluta controtendenza.

L'ordine del giorno n. 3, sempre del consigliere Bruno, è accoglibile se il consigliere aderisce a questa proposta di cambiare la parola "correttezza" con "merito".

L'ordine del giorno n. 4 del consigliere Bernabò Brea è accoglibile nel primo impegno, eliminando il secondo impegno.

L'ordine del giorno n. 5, così com'è, non è accoglibile.

L'ordine del giorno n. 6 riguarda le rimesse e il Carlini. Il consigliere Piana ha descritto una situazione che non risponde a quello che è lo stato delle cose perché si è lavorato. Sulle rimesse del Ponente siamo alla gara per la progettazione che AMT ha varato e sul Carlino siamo alla preparazione di una

variante del piano regolatore tale da consentire la realizzazione di questo. Le procedure amministrative stanno andando avanti e c'è molto impegno su questo.

Credo che le parole che sono state dette siano parole ingiuste nei confronti del lavoro che è stato fatto dall'Amministrazione e dall'azienda. Inoltre credo davvero che quando si portano avanti i temi generali di federalismo forse bisognerebbe orientarli verso dove effettivamente serve, come nel caso dei Comuni. Il parere sull'ordine del giorno è quindi negativo".

ASSESSORE FARELLO

"L'ordine del giorno n. 7, se tolto il punto n. 2 in quanto assolutamente inaccoglibile in questa formulazione e riformulato il punto n. 3 del dispositivo perché noi abbiamo già accettato e accettiamo documenti sulla questione dell'Agenzia Regionale per cui siamo già oltre l'Agenzia Provinciale, negli altri punti (primo, quarto e quinto del dispositivo) è accoglibile. Senza queste modifiche la risposta è no".

ASSESSORE PISSARELLO

"L'ordine del giorno n. 8 del consigliere Piana riguarda un'informativa che può essere resa è accoglibile.

L'ordine del giorno n. 9 del consigliere Campora è superato da un altro ordine del giorno per cui non è accoglibile, così come non è accoglibile l'ordine del giorno n. 10 del consigliere Basso che riguarda il People Moover.

Per quello che riguarda l'ordine del giorno n. 11 del consigliere Basso è accoglibile con la seguente modifica: "A sollecitare AMT a presentare all'Amministrazione un piano tariffario che preveda una differenziazione tra biglietti di corsa semplice e biglietto orario. Qualcosa di questo tipo è già stato fatto, come lei saprà, comunque va bene se modificato in questi termini.

L'ordine del giorno n. 12 del consigliere Basso che riguarda l'evasione è accoglibile.

L'ordine del giorno n. 13 del gruppo P.R.C. è accoglibile con la seguente modifica secondo cui l'ultima frase verrebbe modificata in questo senso: "... possano partecipare alle selezioni di AMT" anziché "essere assunti direttamente da AMT". In questo modo è accoglibile.

L'ordine del giorno n. 14 è accoglibile con una modifica. Cambierei l'impegno in questo senso: "A valutare l'opportunità di portare a tre il numero dei componenti il consiglio di amministrazione nell'ambito della riduzione del numero dei consiglieri nelle proprie aziende e ad intervenire nell'ambito della riorganizzazione affinché l'azienda tenda a ridurre il numero dei dirigenti".

L'ordine del giorno n. 15 sui livelli minimi di servizio è accoglibile.

L'ordine del giorno n. 16 sul patto di stabilità è accoglibile.

Sull'ordine del giorno n. 17 si esprimerà l'assessore Farello.

L'ordine del giorno n. 18 sui bacini è accoglibile.

L'ordine del giorno n. 19 sul Carlini è accoglibile.

L'ordine del giorno n. 20 è accoglibile.

L'ordine del giorno n. 21 è accoglibile.

Sugli ordini del giorno nn. 22 – 23 si esprimerà l'assessore Farello.

L'ordine del giorno n. 24 sul biglietto semplice non è accoglibile in quanto lo abbiamo già approvato.

L'ordine del giorno n. 25 sulla chiusura dei mezzi alle ore 20.30 non è accoglibile in quanto si tratta di competenze che poi si valuteranno in sede di piano con l'azienda.

Sull'ordine del giorno n. 26 sui prezzi dei biglietti il parere è negativo.

Sull'ordine del giorno n. 27 che riguarda la presenza del bigliettario il parere è negativo in quanto in un momento difficile come questo non è forse il caso di appesantire il bilancio dell'azienda.

Sull'ordine del giorno n. 28 il parere è negativo.

Sull'ordine del giorno n. 29 il parere è negativo.

Il parere è favorevole sull'ordine del giorno n. 30.

Sull'ordine del giorno n. 31 risponderà l'assessore Farello.

Sull'ordine del giorno n. 32 il parere è favorevole.

L'ordine del giorno n. 33 è contrario alla normativa per cui il parere è negativo.

Sull'ordine del giorno n. 34 il parere è positivo.

Sull'ordine del giorno n. 35 il parere è negativo.

Sull'ordine del giorno n. 36 il parere è negativo.

Sull'ordine del giorno n. 37 il parere è favorevole.

Sull'ordine del giorno n. 38 il parere è negativo perché lo abbiamo già sperimentato inutilmente.

L'ordine del giorno n. 39 è accoglibile eliminando il quinto capoverso delle premesse.

L'ordine del giorno n. 40 è accoglibile se il consigliere concorda su questa modifica: "Impegna il Sindaco e la Giunta ad attivarsi nei confronti della Provincia per addivenire ad una maggiore integrazione fra Amt e Atp concordando una posizione unitaria sulla riorganizzazione del bacino di traffico che dovrà essere prevista dalla nuova legge regionale".

L'ordine del giorno n. 41 ci vede favorevoli aggiungendo nell'impegnativa la frase: "... anche in coerenza con gli interventi previsti dal nuovo piano del nodo ferroviario genovese".

ASSESSORE FARELLO

"Rispondo sugli ordini del giorno di mia competenza. Dopodiché darò due motivazioni poiché una parte riguardano esclusivamente interventi di mobilità e un'altra parte riguardano la politica di Genova parcheggi.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 17 presentato dal consigliere Porcile il parere è favorevole.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 22 del consigliere Jester la risposta è positiva.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 23 presentato dalla consigliera Cozzio chiedo un'integrazione al secondo punto del dispositivo: "... capolinea di Via Ceccardi in relazione alla riorganizzazione della rete di AMT" perché se per le dimensioni abbiamo già discusso anche in un art. 54 vediamo come nell'organizzazione deve essere strutturato.

Il parere sull'ordine del giorno n. 31 del consigliere Cecconi è negativo. Per quanto riguarda la questione di Genova Parcheggi contenuta in un ordine del giorno del consigliere Piana, mi sembra il n. 7, vorrei ricordare al Consiglio Comunale che lo stesso Consiglio ha votato il 28/09/2010, la delibera n. 78 del Consiglio Comunale con l'astensione del gruppo del P.D.L. in cui si contengono le linee di indirizzo dell'Amministrazione per quanto riguarda il rispetto della normativa ex art. 23 bis legge 166/2009 in merito alla Genova Parcheggi, normativa che ci porta all'impossibilità di fondere per incorporazione l'azienda Amt e l'azienda Genova Parcheggi.

Se dobbiamo andare in una direzione di questo tipo eventualmente Amt parteciperà alla gara che faremo se decideremo di rispettare le regole in un modo piuttosto che in un altro. Una volta si diceva che erano i partiti della sinistra che facevano il partito di lotta e di governo, ma oggi questo ruolo se lo è assunto soprattutto la Lega.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno che afferiscono agli interventi sulla mobilità, a parte i due su cui ho espresso parere positivo e che sono riconducibili solo ed esclusivamente a questo tema, mi permetto di dare un numero: dei 41 ordini del giorno presentati 10 (cioè il 25%) riferiscono e chiedono all'Amministrazione di accelerare e consolidare interventi sulla mobilità a favore del trasporto pubblico locale. La maggior parte di questi fanno esplicito riferimento ad assi attrezzati, corsie gialle, tramvie.

Tre di questi sono stati presentati da gruppi della minoranza e io cito il consigliere Centanaro. Sono contento che questi o.d.g. siano stati presentati e li accogliamo, ma chiedo al Consiglio, nella sua totalità e complessità, di essere responsabile innanzi tutto verso il proprio ruolo, perché non è che si vota un ordine del giorno quando ci sono gli autisti e se ne vota uno opposto quando ci sono i commercianti o qualcun altro.

Se la politica di questa amministrazione comunale è coerente con l'impostazione del piano urbano della mobilità gli ordini del giorno che valgono sono quelli che approvate oggi. Questo vuol dire che l'Amministrazione si ritiene solennemente impegnata ad attuare quelle politiche e quegli interventi sulla mobilità, il che vuol dire che sarà ricordato, come fa sempre il consigliere Grillo, all'atto di ulteriori provvedimenti che chiedono all'Amministrazione di tornare indietro a fronte delle richieste di quello o di quell'altro comitato, che il Consiglio Comunale ha votato questi provvedimenti.

Questo lo dico perchè ci sono fin troppo abituato a questo tipo di comportamento che attraversa in maniera trasversale tutte le forze politiche. Non è, quindi, una critica ad alcuno ma se oggi il Consiglio Comunale approva i 10 ordini del giorno che sostengono la necessità di intervenire a favore della mobilità pubblica, con interventi anche molto puntuali, sappia che questi interventi a questo punto diventano un impegno condiviso dall'Amministrazione e dal Consiglio Comunale che tra l'altro ha anche approvato il piano della mobilità a gennaio 2010 per poi, ogni tanto, scantonare da questo tipo di responsabilità.

Su questo mi sono voluto soffermare perché la Giunta ha un mandato dal Consiglio che a questo punto ritengo vincolante non solo per la Giunta ma per l'assemblea".

CAMPORA (P.D.L.)

"Vorrei precisare che il consigliere Centanaro non ha presentato alcun ordine del giorno".

BASSO (G. MISTO)

"Volevo intervenire sulle dichiarazioni dell'assessore Farello, che in parte condivido perché non siamo qui a fare i giochini e sapendo di attirarmi le ire di tutti i consiglieri, chiedo una votazione separata perché a questo punto non si possono fare dei blocchi di sì e di no in relazione a quello che ha detto l'Assessore.

Su alcuni io sono favorevole ma su altri no perché su certi assi attrezzati da parte della città non sono d'accordo e quindi non posso votarli tutti insieme".

DANOVARO (P.D.)

"Propongo che, come prassi, l'assenza del proponente faccia automaticamente decadere l'ordine del giorno presentato".

CAMPORA (P.D.L.)

"Visto che qui ci sono persone che vogliono tirare tardi, chiederei al presidente di chiedere sul punto INTERRUZIONE".

dalle ore 19.09 alle ore 19.16 il Presidente sospende la seduta

GUERELLO – PRESIDENTE

"Ditemi quali sono gli ordini del giorno che intendete votare singolarmente in modo da accorpare gli altri".

BASSO (G. MISTO)

"Tutti quelli che riguardano le corsie gialle li stralcerei, mentre gli altri li accorperei".

CAMPORA (P.D.L.)

"Voterei insieme gli ordini del giorno nn. 1, 3, 4, 8, 11, 12, 13".

SEGUONO TESTI ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI

ORDINE DEL GIORNO N. 1:

IL CONSIGLIO COMUNALE

SOTTOLINEATA l'importanza strategica del pubblico trasporto nella nostra città;

EVIDENZIATO che da mesi è aperta una trattativa Enti locali – AMT con una proposta scritta inviata alle organizzazioni sindacali;

**IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA
PER I SOTTOELENCATI ADEMPIMENTI**

referire in apposite riunioni di Commissioni in merito a:

- La proposta scritta degli enti locali e AMT inviata alle organizzazioni sindacali;
- Piano industriale AMT e le previsioni del patto parasociale sottoscritto con AMT per il 2011;
- Audire l'assessore della Regione Vesco sul disegno di legge relativo al trasporto pubblico;
- Informazioni circa i contatti avvenuti o programmati con il Governo;
- L'entità degli interventi finanziari per AMT previsti da Regione e Comune per il 2011;
- Eventuale possibilità di utilizzare i fondi FAS;
- Eventuali proposte per utilizzare gli ammortizzatori sociali e la riconversione di dipendenti AMT quali ausiliari del traffico previa audizione di tutte le sigle sindacali;
- Proposte circa la revisione abbonamenti aumento del biglietto e tariffe parcheggi;
- Proposte e siti relativi alla installazione nuove telecamere sulle corsie gialle.

Proponenti: Grillo G., Campora, Costa, Balleari (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 2:

IL CONSIGLIO COMUNALE

premesso che la recente manovra finanziaria prevede una riduzione delle risorse regionali e comunali di circa 65 milioni di euro con un pesantissimo impatto sulle risorse destinate al trasporto pubblico e pesanti ripercussioni sulla vivibilità e sull'occupazione del settore;

considerato opportuno che, invece, di colpire spese sociali e attività essenziali degli enti locali, sia necessario reperire risorse attraverso una patrimoniale sui patrimoni superiori ai 5 milioni di euro, aumento della tassazione sulle transa-

zioni finanziarie, tagli alle spese militari e alle Grandi Opere;

tenuto conto che il servizio complessivo (flotta bus, metro, impianti speciali) attualmente offerto da AMT è di circa 31 milioni di chilometri (dati forniti da sito AMT);

sottolineato che il servizio di trasporto pubblico offerto, comprensivo anche del servizio metropolitano reso da FFSS, non permette l'auspicato spostamento di quote consistenti di utenti dal trasporto privato a quello pubblico;

sottolineato inoltre come siano insostenibili (dal punto di vista sociale e ambientale) diminuzioni di servizio o altri disincanti vi all'uso del mezzo pubblico, come introduzione di "rottture di carico" e aumenti del costo dei titoli di viaggio, in particolare gli abbonamenti;

impegna la Sindaco e la Giunta ad attivarsi affinché si mantenga perlomeno il livello di servizio attuale (31 milioni di chilometri), impegnandosi perchè:

- venga sviluppata un'iniziativa insieme all'ANCI per modificare la manovra finanziaria;

- la Regione Liguria introduca politiche fiscali che reperiscano risorse al fine di non diminuire l'impegno finanziario, accentuando al massimo la progressività del prelievo;

- venga sviluppata una razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico regionale eliminando sprechi e sovrapposizioni;

- venga iniziata una riflessione sugli effetti della privatizzazione di AMT e si apra il dibattito sulla possibilità di ripubblicizzazione;

- si proceda senza ulteriore indugio a realizzare in città percorsi protetti per il trasporto pubblico, superando resistenze corporative;

- gli eventuali impatti economici sui cittadini siano improntati al criterio della progressività, evitando di gravare sui redditi di lavoratori e precari.

Proponente: Bruno (P.R.C.)

ORDINE DEL GIORNO N. 3:

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE è stata approvata la delibera di Giunta 387/2010 “Preso atto nota TRANDEV – trasferimento a RATP quote di TRANSDEV ITALIA unitamente agli accordi su AMT Spa”

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A relazionare in Consiglio (o apposita Commissione) sul merito normativo e politico del subentro di un soggetto terzo al posto del socio individuato con gara pubblica

Proponente: Bruno (PRC)

ORDINE DEL GIORNO N. 4:

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO

- che i tagli del Governo drammatizzano in maniera esasperata la situazione del trasporto pubblico locale genovese;

PRESO ATTO

- che la necessaria stabilizzazione dell’Azienda non può che avvenire in un contesto di collaborazione e di condivisione, la più ampia possibile;

SOTTOLINEATO

- che è necessario mantenere una rete di servizio garantito che giustifichi eventuali tagli di linee;

RIBADITO

- che qualsiasi soluzione deve essere cercata in un contesto di piena garanzia del lavoro e dei lavoratori

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A formalizzare il suo impegno a difesa dei dipendenti AMT attraverso strumenti concordati con le parti sociali.

Proponente: Bernabò Brea (Gr. Misto); Costa (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 5:

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO CHE circa un anno e mezzo fa la Civica Amministrazione aveva concordato con le sigle sindacali di AMT di addivenire in tempi rapidi alle seguenti soluzioni al fine di risolleverare la situazione economica e finanziaria dell'Azienda:

- accorpamento delle rimesse e realizzazione del polo di Campi;
- valorizzazione delle rimesse di Cornigliano e Sampierdarena;
- spostamento del centro delle Gavette ai Macelli;
- potenziamento delle corsie preferenziali di transito;
- asse di transito protetto in Corso Sardegna;
- confluimento della Bassa Val Bisagno in piazza Galileo Ferraris;
- revisione delle fermate;
- avvio della realizzazione della tramvia in Val Bisagno:

PRESO ATTO che ad oggi nessuna di queste azioni è stata attuata e CHE la situazione di deficit dell'AMT è sempre più grave e preoccupante;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

- a fornire dettagliate spiegazioni sui motivi della succitata inadempienza;
- a riconoscere il fallimento della gestione delle competenze del Comune di Genova in ambito dell'Azienda AMT;
- a riferire sulle iniziative che si intraprenderanno per sanare la situazione.

Proponenti: Piana (L.N.L.), Costa, Campora (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 6:

IL CONSIGLIO COMUNALE

PRESO ATTO CHE anche in questo ciclo amministrativo continuano a ripetersi errori gestionali che oltre a rappresentare esempi di incapacità continuano ad arrecare danno economico all'AMT, al Comune di Genova, a tutti i cittadini quali:

- il costo di circa 1,2 milioni di euro all'anno conseguenza della vendita della rimessa di Boccadasse e della mancata individuazione di un'area nel Levante cittadino nella quale svolgere tale attività;
- la vendita delle Officine Guglielmetti e il conseguente costo per l'affitto del magazzino generale pari a circa 250mila euro anno;
- i costi ad oggi sconosciuti al Consiglio Comunale per la progettazione della rimessa sotto l'impianto sportivo Carlini che non ha avuto più seguito;
- le difficoltà e i punti d'ombra sui rapporti con la Società Servizi e Sistemi appaltatrice per le operazioni di pulizia, rifornimento, manutenzione ecc.;
- la mancanza di installazione, unico caso al mondo, di tornelli per l'accesso in metropolitana;
- la persistente sovrapposizione di linee soprattutto nel centro cittadino;
- il perdurare di linee e servizi particolarmente antieconomici ma istituiti per scopi politico-propagandistici esempio linea 381;
- il mantenimento a carico dell'Azienda e della collettività dei servizi straordinari per eventi quali stadio, Salone Nautico, Euroflora ecc.;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

a relazionare sulle azioni che l'Amministrazione ha attuato e intende attuare all'interno di AMT tese a mettere in evidenza quanto sopra esposto e a porre fine al perdurare degli sprechi.

ORDINE DEL GIORNO N. 7:

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO CHE il Comune di Genova ha la possibilità di compiere azioni che nonostante la critica situazione economico-finanziaria potrebbero risolvere la situazione dell'AMT ;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

a lavorare per ottenere i seguenti risultati:

- chiusura definitiva della vertenza dei lavoratori di AMI;

- realizzazione di un'agenzia di trasporti almeno regionale (gare carburante e massa vestiaria);
- adeguamento degli importi dei conferimenti oggi fermi al 1997 all'ISTAT;
- omogeneizzazione dei mezzi e quindi anche dei ricambi per l'abbattimento dei costi.

Proponente: Piana (L.N.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 8:

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTO CHE sembra consolidata la notizia del passaggio da TRANSDEV a RATP del 49% delle quote azionarie di AMT a partire da gennaio 2011;

CONSIDERATO CHE pare sia stata creata una nuova SPA, una sorta di AMT2 con capitale sociale di 20mila euro attualmente "congelata";

CONSIDERATO INFINE CHE il Consiglio Comunale non è mai stato informato sui dettagli e sulle necessità di tali operazioni che sicuramente saranno state attuate al fine del primario interesse pubblico;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A fornire al Consiglio i dettagli e a riferire sulle ragioni che hanno portato a compiere tali azioni

Proponente:Piana (L.N.L.); Campora (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 9:

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATA la grave situazione in cui versa A.M.T.

PRESO ATTO della preoccupazione dei lavoratori per il loro futuro

TENUTO CONTO della necessità di salvaguardare i posti di lavoro percorrendo tutte le strade possibili

RITENUTO, altresì, prioritario evitare che la tale situazione determini una riduzione dei servizi per i cittadini

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

ad attivarsi con iniziative finalizzate

- al mantenimento degli attuali livelli occupazionali;
- a razionalizzare il trasporto pubblico in modo tale da assicurare ai cittadini un migliore servizio; anche attraverso gli strumenti previsti dal decreto legislativo 422 e dalla normativa regionale;
- a mantenere l'attuale prezzo del biglietto;
- ad assicurare una più efficace integrazione tra il trasporto su gomma, su ferro e su acqua;
- ad incrementare il numero di passeggeri attraverso azioni dirette a rendere maggiormente appetibile il servizio pubblico di trasporto
- a prevedere la costruzione di adeguati parcheggi di interscambio;

Proponente: Campora, Centanaro, Pizio (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 10:

IL CONSIGLIO COMUNALE,

in relazione alla situazione e prospettive del trasporto pubblico locale a Genova

PREMESSO

- Che il problema della mobilità nella zona genovese della Valbisagno richiede soluzioni che, migliorando la mobilità pubblica, non penalizzino quella privata e i parcheggi e si inseriscano in un disegno complessivo e sistemico della rete di trasporto genovese;

- Ritenendo che la soluzione di un sistema “people mover” in sede propria, con guida automatizzata e trazione elettrica a fune, rappresenti la soluzione migliore dal punto di vista della qualità e frequenza del servizio, dei contenuti costi e dei tempi di realizzazione, dei ridottissimi costi di esercizio.

Impegna il Sindaco e la Giunta

- A sospendere ogni decisione che preveda l'introduzione di provvedimenti, come la cosiddetta busvia, che penalizzano la mobilità privata senza ottenere significativi miglioramenti di quella pubblica e ad approfondire invece esclusivamente soluzioni che rispettino i vincoli e gli obiettivi sopra richiamati e possano quindi ottenere il generale consenso degli abitanti della Valbisagno.

Proponente: Basso (Gr. Misto)

ORDINE DEL GIORNO N. 11:

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO

- che appare opportuno incentivare l'uso del mezzo pubblico, anche al fine di diminuire il grave deficit di bilancio di AMT;
- che in tale prospettiva occorre ampliare l'offerta tariffaria onde coinvolgere e attirare nuovi potenziali utenti;
- che spesso ai Cittadini l'acquisto di un biglietto orario appare un'inutile spesa, allorchè il trasporto pubblico viene utilizzato solo per brevi tratti.

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A sollecitare AMT a presentare all'Amministrazione un piano tariffario che preveda una differenziazione tra biglietto corsa semplice e biglietto orario.

Proponente: BASSO (Gr. Misto)

ORDINE DEL GIORNO N. 12:

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO

- Che l'attuale situazione finanziaria dell'AMT appare alquanto preoccupante;
- Che tali criticità di bilancio si ripercuotono in modo negativo sull'assetto generale della Società (taglio delle corse, manutenzione dei mezzi, riduzione di personale);
- Che, quantomeno in parte, tale situazione è originata dal fenomeno dei c.d. "portoghesi" al quale occorre porre un freno anche al fine di educare alla legalità chi ritiene di poter approfittare del servizio pubblico;
- Che in molte Città Europee (Lisbona – Dubrovnik) tale deprecabile fenomeno è frenato dall'adozione di un dispositivo elettronico sonoro posto a lato del Conducente e a fronte della porta anteriore dalla quale sola è consentito l'accesso al mezzo.

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

A sollecitare l'AMT ad adottare sui mezzi AMT tale dispositivo nonché ogni altro utile ed opportuno al fine di combattere il deprecabile fenomeno dei viaggiatori non paganti.

Proponente: BASSO (Gr. Misto)

ORDINE DEL GIORNO N. 13:

IL CONSIGLIO COMUNALE

Il Consiglio Comunale di Genova esprime forte preoccupazione per il pericolo che incombe sul mantenimento dei livelli occupazionali dell'intero comparto del trasporto pubblico locale.

In particolare vuole evidenziare la delicata situazione dei 153 lavoratori della ditta "Servizi e Sistemi" parte dei quali furono assunti con professionalità riguardanti specificatamente le mansioni di manovra nelle rimesse e di soccorso. Lo svolgimento di queste mansioni, attualmente date in appalto, considerato l'ulteriore pesante taglio al fondo trasporti, potrebbe oggi essere messo in discussione da nuovi progetti aziendali.

Ribadendo che tutti i lavoratori hanno uguali diritti indipendentemente dal loro potere contrattuale e considerando che la Civica Amministrazione è socio di maggioranza nella società A.M.T.;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

Affinchè vengano mantenuti i contratti in essere con garanzia del posto di lavoro per i succitati lavoratori della “Servizi e Sistemi”, considerando anche l’eventualità che coloro che sono oggi in possesso dei requisiti necessari possano partecipare alle selezioni di A.M.T.

Proponenti: Delpino, Nacini, Burlando (S.E.L.); Grillo L. (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 14:

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATA

L’attuale pesante situazione economica di tutto il settore del trasporto pubblico locale ed in particolare di A.M.T., crisi che può costringere a sacrifici e tagli sia il personale dipendente sia i cittadini utenti;

CONSIDERATO ALTRESÌ

Che detti sacrifici e tagli devono essere eventualmente “spalmati” equamente su tutti i livelli lavorativi;

RILEVATO

L’eccessivo attuale numero di dirigenti (risulterebbero 16) rispetto all’organizzazione di tipo privatistico dell’impresa;

In considerazione del fatto che la Civica Amministrazione è il socio di maggioranza di A.M.T.,

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

Ad intervenire affinché nell'ambito della riorganizzazione l'Azienda tenda a ridurre il numero dei dirigenti e a valutare l'opportunità di portare a tre il numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione nell'ambito della riduzione del numero dei consiglieri nelle proprie aziende.

Proponenti: Delpino, Nacini, Burlando (S.E.L.); Grillo L. (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 15:

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO

che attualmente il Dlgs 422/1997, detto "decreto Burlando", prevede che almeno il 35% dei costi del Trasporto Pubblico Locale debba essere coperto dai ricavi derivanti dalla bigliettazione

che la restante parte pari al 65% dei costi debba essere coperta attraverso la fiscalità generale e soddisfatta con il meccanismo dei trasferimenti Regionali

TENUTO CONTO CHE

ad oggi manca ancora un sistema certo e riconosciuto dallo Stato per l'individuazione dei parametri necessari ed universalmente riconosciuti per la definizione del costo del servizio minimo per il Trasporto Pubblico Locale su cui applicare la ripartizione percentuale dei finanziamenti di cui sopra

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A farsi promotori attraverso gli organi Istituzionali preposti, tutti i parlamentari Liguri e l'ANCI Nazionale affinché al più presto vengano definiti in un disegno di legge i criteri per l'individuazione del livello minimo del Trasporto Pubblico Locale su cui applicare le percentuali di Legge sopra indicate al fine di avere finalmente una definitiva e soprattutto certa quantificazione dei trasferimenti da destinare al sostegno del TPL.

Proponenti: Guastavino, Cortesi, Danovaro (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 16:

IL CONSIGLIO COMUNALE

Tenuto conto che nella stesura della legge di Stabilità (Finanziaria) il ministro del Tesoro Tremonti ha presentato con il convinto appoggio della maggioranza di centro destra al Governo, un cospicuo taglio al finanziamento del Trasporto Pubblico Locale che passerebbe da un ammontare di 4,6 miliardi per il 2010 a 3,0 miliardi per il 2011;

Preso atto che recentemente in Commissione Bilancio è passato un emendamento che recupera solo una minima parte dei finanziamenti rispetto alla previsione di taglio precedente;

Considerato che questi tagli si abbattono inesorabilmente e nell'immediato

- sui bilanci delle aziende di TP locale
- sugli stipendi dei lavoratori
- sui cittadini che usufruiscono di tale servizio

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

Ad attivare azioni a livello di Anci Nazionale al fine di arginare le ripercussioni economiche gravose sui Comuni e, laddove possibile, che si possano ottenere specifiche deroghe dal patto di stabilità, volte all'investimento di infrastrutture necessarie al TPL capaci di generare ricadute sullo sviluppo economico della nostra città.

Proponenti: Cortesi, Tassistro (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 17:

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista la Mozione n. 834 approvata dal Consiglio Comunale in data 9 gennaio 2009 nella quale l'Amministrazione era chiamata ad una serie articolata di impegnative aventi quale obiettivo comune la promozione e valorizzazione dei principi di sostenibilità nel campo della mobilità;

Considerato che le scelte sul TPL si collocano nell'ambito di uno scenario politico, normativo, amministrativo ed economico articolato e complesso in cui la "sostenibilità" delle politiche, sul medio e lungo periodo, rappresenta un fattore essenziale;

Visti in particolare gli impegni assunti in quella sede in relazione a:

- riduzione e moderazione del traffico veicolare privato (es. corsie dedicate, zone 30, sopraelevazione attraversamenti, sistemi di dissuasione della sosta e della velocità elevata, car sharing, car pooling, ipotesi di road pricing, ecc.)
- riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e correlate iniziative di informazione, formazione e partecipazione (es. Osservatorio salute - ambiente)
- promozione del trasporto su ferro (linee ferroviarie urbane, metro, impianti di risalita meccanizzati ecc.)
- promozione della mobilità ciclabile e pedonale

ed il già previsto impegno a portare all'attenzione del Consiglio Comunale un aggiornamento completo delle scelte strategiche già adottate e delle conseguenti azioni sviluppate (es. nodo ferroviario, sistema parcheggi di interscambio, trasporto pubblico via mare);

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

- a proseguire con rinnovata determinazione nelle scelte e nelle politiche che pongono al centro il tema della difesa della salute dei cittadini, dell'ambiente e della qualità dell'aria e dell'ecosistema urbano;
- ad aggiornare ed integrare dove necessario - anche alla luce delle novità e dei collegamenti nel frattempo emersi in relazione ad esempio all'imminente approvazione del nuovo PUC ed alla recente approvazione del Piano Energetico Comunale (Patto dei Sindaci) - tutti gli strumenti di programmazione di cui l'Amministrazione si è dotata in materia e, in particolare, a livello strategico, il PUM, come da impegni per altro già assunti in sede di approvazione di detto Piano;
- a riferire al Consiglio in relazione agli impegni qui evidenziati, ed a quelli già assunti nel gennaio 2009, entro il primo trimestre 2011.

Proponente: Porcile (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 18:

IL CONSIGLIO COMUNALE

Tenuto conto che

l'eccessiva frammentazione dell'attuale sistema del TPL costituisce un elemento di scarsa efficienza, mentre la sua sostenibilità è determinata da una efficace definizione dei bacini di utenza in cui attualmente si collocano le diverse aziende di TPL sul territorio ligure anche al fine di evitare sovrapposizioni e disconomie e, in definitiva, di migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Considerato che

le economie di scala e la necessità di una più efficiente armonizzazione del servizio nelle diverse aree del territorio ligure evidenziano l'urgenza di una nuova organizzazione del servizio stesso che migliori anche l'integrazione del sistema ferroviario dei trasporti e il TPL

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A farsi sostenitori presso gli Organi Istituzionali preposti, anche con il contributo dell'ANCI, di una proposta di legge regionale che preveda:

- il superamento della configurazione del servizio dettata dalla Legge Regionale 31/1998, che attualmente articola il servizio in 7 bacini di utenza;
- per il territorio ligure una articolazione del servizio suddivisa al massimo in 3 bacini di utenza (e quindi 3 corrispondenti aziende TPL), valutando la loro calibratura ottimale che deve tener conto della complessità geografica e geomorfologia del territorio
- la costruzione di una agenzia Regionale unica che razionalizzi gli acquisti e che renda più efficiente la politica dei trasporti

Proponenti: Biggi, Danovaro (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 19:

IL CONSIGLIO COMUNALE

TENUTO CONTO CHE

la logistica delle rimesse è fondamentale per:

- aumentare la capacità di offrire standard elevati di servizio di trasporto pubblico
- evitare sprechi di km/gasolio/'tempo uomo' negli spostamenti degli automezzi da rimessa a capolinea

attualmente per l'area di Ponente sta prendendo corpo la riorganizzazione che prevede il superamento delle Rimesse di Sampierdarena (via Carlo Rolando) e di Cornigliano (via San Giovanni D'Acri) e la concentrazione dello stazionamento dei mezzi nella futura Rimessa di Campi

attualmente l'area di Levante soffre della mancanza di un'area riservata al parcheggio degli automezzi AMT e questo comporta un ingente costo ad esempio per gli autobus che sono costretti a partire da rimesse molto distanti per raggiungere l'area di Levante

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- la nostra città soffre di una crisi gestionale complessiva degli impianti sportivi a causa della mancanza di risorse da dedicarvi e che in questo contesto lo stadio Carlini rappresenta certamente una struttura vetusta, inefficiente, con costi di manutenzione alti, impattante dal punto di vista urbanistico e avulsa dal contesto sociale del quartiere in cui è insediata.

- le strutture comunali hanno individuato, proprio per i suddetti motivi, nell'area del Carlini l'area in cui concentrare in struttura una rimessa di automezzi nella parte bassa e non visibile, e una struttura sportiva polivalente di pregio, compatibile con il tessuto urbanistico, economico e sociale della zona e realizzabile reperendo risorse in Project financing.

questo deve essere il primo grande intervento svolto nella logica del “*costruire sul costruito*”, investendo la municipalità del confronto sulle scelte architetturelli,

IMPEGNANO LA SINDACO E LA GIUNTA

A portare in tempi brevissimi:

- a conclusione la prima fase progettuale
- a termine la definizione con i principali soggetti interessati dei parametri economici e urbanistici per andare in tempi brevi alla emissione del bando pubblico per il project financing

Proponenti: Cortesi, Cozzio, Jester, Tassistro, Lecce, Grillo L. (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 20:

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO CHE il regime di tariffazione agevolata in riferimento, in particolare, agli abbonamenti, permette ad una fascia ampia di cittadini di usufruire del servizio a prezzi ridotti;

CONSIDERATO CHE questa scelta politica ha un costo sociale che si ripartisce su tutta la comunità e che quindi va monitorata attentamente per evitare abusi e o inutile sperpero di danaro pubblico;

IMPEGNANO LA SINDACO E LA GIUNTA

A sollecitare le strutture di controllo di AMT affinché, utilizzando criteri e strumenti dell'ISEE, le banche dati incrociate di cui è in possesso la Pubblica Amministrazione e il protocollo di Intesa siglato con l'Agenzia delle Entrate, siano potenziate le verifiche sulla concessione di tariffe agevolate per l'utilizzo del mezzo pubblico.

Proponenti: Tassistro (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 21:

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO

Che con la D.G. n. 387/2010 la Civica Amministrazione prende atto del trasferimento di quote da TRANSDEV Italia e degli accordi su AMT S.P.A. a RATP,

Che l'ingresso di RATP deve rappresentare per il futuro di AMT e del Trasporto Pubblico Locale a Genova un elemento di sviluppo strategico

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A verificare che la partecipazione del nuovo partner industriale con esperienza e potenzialità possa rappresentare un'occasione di rilancio e riorganizzazione dei quadri e del management per lo sviluppo dell'azienda,

A verificare che RATP possa rappresentare un importante partner per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto pubblico a partire dalla realizzazione dell'asse tranviario della Valbisagno .

Proponente: Malatesta (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 22:

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE,

in linea con gli indirizzi del PUM, conferma la priorità l'utilizzo del mezzo pubblico con conseguente riduzione della circolazione in città di tutti i mezzi privati a motore e, quindi, inquinanti

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

- ad attivare tutte le forme di collaborazione atte a contenere il costo del servizio pubblico attraverso un riordino ed una razionalizzazione del servizio pubblico, mantenendo e migliorando la qualità del servizio stesso
- rivedere il piano del traffico dando effettiva priorità al mezzo pubblico,
- eliminando in conseguenza tutti gli ostacoli che, anche in presenza di corsie gialle, di fatto ne rallentano lo scorrimento

Proponenti: Jester (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 23:

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE

E' necessario rendere appetibile all'utenza il trasporto pubblico locale mediante provvedimenti che rendano certi i tempi di attesa e velocizzino il trasporto stesso.

TENUTO CONTO CHE

L'aumento della velocità commerciale del trasporto consente notevoli risparmi

CONSIDERATO CHE

Esistono ancora numerosi interventi da realizzare in tal senso e per l'efficientamento dell'attuale rete di trasporto

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

Ad agire in accordo con AMT nel più breve tempo possibile per definire progetto e realizzazione di:

- asse protetto in Corso Sardegna
- capolinea in via Ceccardi in relazione alla riorganizzazione della rete AMT
- preferenziamento semaforico a favore del TPL.

Proponenti: Cozzio, Grillo L. (P.D.)

ORDINE DEL GIORNO N. 24:

IL CONSIGLIO COMUNALE,

- Visto l'elevato numero d'evasori "portoghesi" che viaggiano sui mezzi pubblici AMT;

impegna la Signora Sindaco e la Giunta

affinché non venga aumentato il prezzo del biglietto dell'autobus in quanto favorirebbe ulteriormente l'evasione dal pagamento dello stesso.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 25:

IL CONSIGLIO COMUNALE,

- Visto l'alto costo di gestione delle linee collinari;

IMPEGNA LA SIGNORA SINDACO E LA GIUNTA

affinché i mezzi di tali linee rientrino nelle rimesse alle 20,30.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 26

IL CONSIGLIO COMUNALE,

- Visto l'elevato numero d'evasori "portoghesi" che viaggiano sui mezzi pubblici AMT;

impegna la Signora Sindaco e la Giunta

affinché per ogni corsa si debba pagare un biglietto che se acquistato in vettura deve costare € 3,00 mentre se comprato in una rivendita autorizzata dovrà costare € 1,20.

Ciò favorisce il controllo da parte dell'autista (si sale davanti e si scende dietro come avviene nelle più importanti città europee (Parigi, Londra, Madrid).

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 27

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Visto l'elevato numero d'evasori "portoghesi" che viaggiano sui mezzi pubblici AMT;

IMPEGNA LA SIGNORA SINDACO E LA GIUNTA

affinché sugli autobus da 18 metri venga nuovamente istituita la figura del bigliettaio, visto il sempre crescente numero di passeggeri.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 28

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Premesso che un'autista A.M.T svolge circa n° 300 ore lavorative in meno del contratto collettivo nazionale;
- Considerato che le ore complessive svolte devono essere allineate al contratto.

IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

A fare in modo che il contratto nazionale sia rispettato consentendo ai dipendenti dell'azienda di essere retribuiti come da contratto integrativo.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 29

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Visto la vicinanza delle fermate dei bus le une con le altre;

IMPEGNA LA SIGNORA SINDACO E LA GIUNTA

affinché le fermate vengano distanziate a 300 metri le une dalle altre per favorire l'aumento della velocità.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 30

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Premesso che la Regione interviene a sostegno di azioni proposte da soggetti locali finanziando progetti prioritari consentendo così una risposta alle esigenze più urgenti del territorio;
- Considerato che A.M.T. usufruisce di finanziamenti della Regione Liguria.

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A verificare che tali finanziamenti regionali erogati siano sempre adeguati all'Istat.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 31

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Considerata la situazione attuale della Società A.M.T.

IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

A fare in modo che per Genova Parcheggi S.p.A sia fatto subito un appalto e che nel capitolato ci sia indicata la possibilità di partecipazione per le Aziende di trasporto pubblico.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 32

IL CONSIGLIO COMUNALE

Considerata la situazione attuale della Società A.M.T.

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A farsi promotori della costituzione, insieme alla Regione Liguria, di un'Agenzia di Trasporti che coordini tram, autobus, treni metropolitana e taxi.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 33

IL CONSIGLIO COMUNALE,

CONSIDERATO che il risanamento di A.M.T. con l'ingresso di capitale privato sarebbe una risorsa importante;

SOTTOLINEATA la necessità di misure urgenti;

IMPEGNA LA SIGNORA SINDACO E LA GIUNTA

Affinché il contratto con i privati debba essere di 30 anni per poter investire a lungo termine.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 34

IL CONSIGLIO COMUNALE,

PRESO ATTO dell'alta evasione del biglietto sulle linee A.M.T.;

CONSIDERATO che anche la metropolitana genovese non fa eccezione a questo fenomeno;

IMPEGNA LA SIGNORA SINDACO E LA GIUNTA

Affinché all'ingresso della Metropolitana debbano essere posizionati tornelli in modo che tutti i passeggeri paghino il biglietto.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 35

IL CONSIGLIO COMUNALE,

EVIDENZIATO che A.M.T. paga l'affitto di impianti speciali 800.000 Euro;

CONSIDERATI i già alti costi gestionali;

IMPEGNA LA SIGNORA SINDACO E LA GIUNTA

Affinché l'affitto debba essere simbolico.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 36

IL CONSIGLIO COMUNALE,

PRESO ATTO dell'alto costo del personale;

CONSIDERATO che in A.M.T. vi sono 15 tecnici attualmente non impiegati;

IMPEGNA LA SIGNORA SINDACO E LA GIUNTA

Affinché tali tecnici, non si sa se pagati da A.M.T. o dal Comune di Genova, vengano utilizzati al più presto.

Proponente: Cecconi (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 37

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO

- Che le Linee d'indirizzo concernenti il Trasporto Pubblico Locale sono indicate nel Programma del Sindaco, approvato da questo Consiglio Comunale nel secondo semestre del 2007;
- Che in data 19/01/2010 è stato approvato il nuovo PUM volto a favorire il Trasporto Pubblico Locale per una più efficace politica della mobilità sostenibile, e da considerarsi parte coerente e integrante delle Linee di indirizzo del nuovo PUC;

- Che il Trasporto Pubblico Locale riveste un ruolo centrale nella società moderna, quale servizio essenziale per la collettività finalizzato a dare risposta alle primarie esigenze dei cittadini, nonché quale servizio fondamentale per lo sviluppo socio-economico del territorio, tenuto conto delle necessità di ridurre le conseguenze negative del sistema complessivo della mobilità dovute a inquinamento, congestione del traffico e incidentalità;
- Che il TPL presenta allo stato attuale una situazione di forte difficoltà dovuta a diversi fattori, tra i quali il crescente costo del servizio, l'inadeguatezza delle risorse e la mancata indicizzazione dell'ex Fondo Nazionale Trasporti da parte del Governo che ha anche disinvestito i 500 Mln di euro stanziati dal Governo Prodi, nonché dal mancato adeguamento del sistema tariffario, che nel bacino di Genova è fermo dal 2006;
- Che tale situazione è ulteriormente aggravata dalla manovra economica del Governo, i cui tagli alle risorse per il TPL sono ingenti ma non ancora chiaramente quantificabili, anche se oscillano tra i 20 e i 35 Mln di euro per la Regione Liguria;
- Che in ragione dei tagli del Governo, AMT si trova a dover affrontare una situazione particolarmente grave, che rischia di pregiudicare la continuità stessa del servizio di trasporto pubblico;
- Che il Piano Industriale 2010/2011 presentato da AMT, che prevedeva interventi mirati all'ottimizzazione dell'efficienza aziendale, alla razionalizzazione della rete e alla revisione tariffaria, è stato approvato dal Comune di Genova nei primi mesi del 2010 nelle sue linee generali e deve trovare, dopo la discussione con le OOSS, rapida applicazione, tenuto conto anche delle mutate condizioni;

TENUTO CONTO

- Della Legge regionale 31/98 e del DCR 26/2009 "Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2009-2011, nonché delle indicazioni regionali in materia di politica tariffaria, di cui alla DGR 146/2002 e dell'art. 9 della Legge regionale 31/98;
- Del documento della Confservizi Cispel Liguria, scaturito dall'incontro svoltosi tra tutte le Aziende del Trasporto della Regione Liguria, delle

quattro Amministrazioni provinciali e dell'Amministrazione comunale di Genova sulla situazione del TPL;

- Che il documento sollecita un aggiornamento della Legge 31/98 in relazione a: ridefinizione dei compiti e responsabilità dell'Agenzia Regionale sul TPL; definizione dei livelli di servizi minimi del TPL, anche in relazione alla normativa sul federalismo fiscale; individuazione dei costi standard e delle fonti di finanziamento; rimodulazione dei bacini di traffico e incentivazione all'aggregazione delle aziende; revisione dei limiti tariffari previsti nell'attuale norma; diversificazione dei finanziamenti; misure a sostegno del lavoro attraverso opportuni ammortizzatori sociali;
- Delle indicazioni del Comune di Genova, contenute nell'Argomento di Giunta relativo al Trasporto Pubblico Locale in relazione alla manovra finanziaria 2011 del 18 ottobre 2010;
- Dell'ipotesi di accordo in discussione tra Regione Liguria, Comune di Genova, Confservizi, AMT e le OOSS in merito alla "Situazione del Trasporto pubblico Locale nel bacino urbano di Genova";

CONSIDERATO

- la Delibera di Giunta del 04/11/2010 "Preso d'atto nota TRANSDEV 19.10.2010 – Trasferimento a RATP delle quote di TRANSDEV Italia unitamente agli accordi su AMT S.p.A."
- il rinnovato impegno del nuovo socio RATP a garantire la qualità del servizio, obiettivo che non può prescindere da una politica industriale che preveda anche investimenti, oltre che l'obiettivo condiviso di realizzare l'asse tranviario in Valbisagno;
- la precaria situazione di oltre 150 lavoratori della ditta "Servizi e Sistemi" che operano per AMT nella movimentazione, pulizia e rabbocchi;
- le Delibere del Consiglio Comunale n. 77 e n. 78, del 28 settembre 2010 nonché la Relazione dell'Assessore alla Mobilità allegata alle medesime in sede di discussione in Commissione consiliare del 24/09/2010 in cui si illustrano le possibili strategie di sviluppo di Genova Parcheggi nell'ambito del riassetto complessivo del sistema delle aziende partecipa-

te del Comune e in relazione all'attuale normativa sui Servizi Pubblici Locali;

- le Delibere di Giunta del 05/02/2009, del 24/03/2009, del 22/04/2009, del 23/07/2009, e degli "Indirizzi strategici per la definizione del complessivo sistema della logistica del TPL, in relazione alla messa in liquidazione di AMI e delle funzioni attribuite;

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

- a sollecitare i Parlamentari Liguri affinché la manovra finanziaria ricuperi quante più risorse disponibili a sostegno del TPL;
- a farsi promotore attraverso l'ANCI Nazionale e parlamentari Liguri e gli organi istituzionali preposti, affinché sia definito e approvato un Disegno di Legge per l'individuazione di un Fondo Nazionale sul TPL in grado di consentire con certezza la quantificazione dei trasferimenti da destinare al TPL, sostenendo la qualità del servizio e favorendo la pianificazione e l'efficientamento delle aziende di trasporto;
- a condividere con la Regione una politica di sostegno al TPL, attraverso un aggiornamento della Legge 31/98, sulla base di quanto emerso nell'incontro presso Confservizi e di un auspicato ulteriore confronto con gli Enti concedenti e che comunque preveda una riorganizzazione delle competenze di Regione, EELL e Aziende nella governance del sistema;
- a condividere con la Regione Liguria una politica di risorse che consenta di ridurre l'impatto della manovra finanziaria, anche attraverso nuove entrate e una nuova politica di investimenti;
- a impegnare il nuovo socio RATP per promuovere investimenti volti al miglioramento del servizio pubblico e a perseguire l'obiettivo di un'asse attrezzato per la Valbisagno;
- a garantire un importo adeguato sul bilancio del 2011 a sostegno del TPL di Genova;
- a favorire l'incentivazione del TPL attraverso un'adeguata politica della sosta;

- a valutare, sulla base di un'attenta osservazione dei bisogni dell'utenza, delle modificazioni anagrafiche e socioeconomiche dei cittadini e di concerto con i Municipi, una riorganizzazione della rete;
- a favorire l'integrazione del servizio su gomma con il servizio ferroviario;
- a approvare una revisione del sistema tariffario, prevedendo idonei criteri di indicizzazione;
- a rafforzare l'azione della Polizia Municipale e degli ausiliari del traffico AMT al fine di garantire una maggiore scorrevolezza del servizio;
- a proseguire, coerentemente con il PUM, l'azione volta all'incremento della velocità commerciale attraverso corsie protette e preferenziamento semaforico;
- a favorire l'utilizzo del TPL attraverso la realizzazione di parcheggi di interscambio periferico;
- a intensificare la lotta all'evasione dell'utente che utilizza il trasporto pubblico;
- a verificare la possibilità di introdurre il parametro ISEE per gli abbonamenti;
- a valorizzare le attività manutentive da cui non può prescindere la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico;
- a dare corso rapidamente all'organizzazione della logistica delle rimesse, verificando l'ipotesi progettuale prevista presso l'impianto sportivo Carlini per il bacino del levante cittadino;
- a valutare, in accordo con AMT e OOSS, l'organico dei lavoratori a seguito della revisione della rete, in relazione alle effettive esigenze dei settori;
- a impegnarsi a difesa delle prospettive occupazionali e della difesa reddituale dei lavoratori di AMT, così come dei lavoratori delle ditte in appalto che operano in attività funzionali come la manovra, la pulizia, il rabbocco;

- a superare l'attuale situazione di liquidazione di AMI e definire in tempi rapidi le prospettive della società, coerentemente con le competenze dei lavoratori;
- a prevedere coerentemente con azioni di razionalizzazione delle strutture dirigenziali e amministrative del Comune di Genova l'adempimento di analoghe politiche nelle aziende partecipate ivi compresa AMT.

Proponenti: Danovaro (P.D.); De Benedictis (I.D.V.); Delpino (S.E.L.).

ORDINE DEL GIORNO N. 38:

IL CONSIGLIO COMUNALE

Preso atto che l'attuale costo del biglietto AMT di euro 1,20, che prevede una durata di percorrenza di 90 minuti, troverebbe una giustificazione economica se il suo utilizzo avvenisse per una tratta di lunga percorrenza sia in termini chilometrici che di durata;

Considerato che tale costo risulta penalizzante per una utenza che utilizzi il mezzo pubblico per brevi tragitti (5 o 6 fermate) e per durata di trasporto di 10 - 15 minuti incentivando l'uso del mezzo privato o la mancata obliterazione, anche in considerazione che il rischio di incorrere nelle previste sanzioni risulta direttamente proporzionato alla lunghezza e alla durata del percorso;

Tenuto conto che, nella generalità di tutti gli altri servizi di trasporto: aereo, treno, taxi , autostrade, il sistema tariffario tiene conto della reale quantità del servizio erogato sia in termini temporali che chilometrici;

IMPEGNA L'ASSESSORE COMPETENTE

Ad aprire un tavolo di confronto con AMT volto a studiare una tariffazione differenziata in termini di durata del biglietto articolata su tre differenti fasce da 30' - 60' - 90' con un conseguente ridotto costo del biglietto.

Proponente: Lauro (P.D.L.)

ORDINE DEL GIORNO N. 39:

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO

Che il numero di passeggeri nel 2009 è diminuito del 1,4% passando da 161,2 milioni del 2008 a 158,97

Che nel 2008 e nel 2009 l'azienda di trasporto pubblico ha avuto una notevole riduzione dell'utile di esercizio passando da 1,5 milioni di euro del 2007 a - 2,3 milioni di euro nel 2009

Che i ricavi da tariffazione sono anch'essi ridotti dal 2008 al 2009 del 3,74%

Che i Km percorsi nel 2008 e nel 2009 sono scesi da 31,4 milioni a 31 milioni

Che, a tutto ciò si aggiunge il taglio di risorse dal governo nazionale

Che, ancor di più oggi, è importante tenere sotto stretto monitoraggio i costi di gestione (manutenzione, parco mezzi ecc...)

VISTO

Che in altri paesi d'Europa vi sono forme di finanziamenti per il trasporto pubblico differenziati (INPS, Aziende locali, Tassa di scopo, enti locali, enti nazionali)

Che il trasporto pubblico deve avere delle risorse pianificate e certe negli anni, al fine di poterlo rendere competitivo e vantaggioso

Che il trasporto pubblico deve essere considerato un bene comune e come tale non può essere inteso come elemento marginale della mobilità

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A rivedere i recenti mix di tariffazione introdotti, probabile causa dei minori ricavi

A valutare, insieme all'azienda, le possibilità di introdurre diverse forme di finanziamento del trasporto pubblico come da modelli europei

Rendere competitivo il trasporto pubblico (aumentando la velocità commerciale, il confort di viaggio, asservimento semaforico, corsie riservate, seria politica di parcheggi)

A prevedere uno stretto controllo delle operazioni di manutenzione e formazione degli addetti

Proponente: Cappello (Gruppo Misto)

ORDINE DEL GIORNO N. 40

IL CONSIGLIO COMUNALE

Attesa la precaria situazione economica nazionale ed internazionale che coinvolge e, seppur non auspicabile, coinvolgerà i trasferimenti dal Governo agli Enti Locali;

Che tale situazione obbliga le Aziende di trasporto locale a concretamente prepararsi al fine di razionalizzare le risorse, contenendo i costi iniziando a riorganizzare la rete;

Che nel territorio genovese esistono due Aziende (AMT e ATP) che nella città coprono parzialmente gli stessi percorsi;

Che tale inutile spreco di risorse può essere agevolmente risolto con una forte integrazione per le due Aziende o meglio con la fusione delle stesse con conseguente risparmio di costi amministrativi e di gestione

TUTTO CIO' PREMESSO E RITENUTO IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

Ad attivarsi anche nei confronti della Provincia di Genova per addivenire ad una maggior integrazione fra AMT e ATP concordando una posizione unitaria sulla riorganizzazione dei bacini di traffico che dovrà essere prevista dalla nuova legge regionale.

Proponente: Basso (Gruppo Misto)

ORDINE DEL GIORNO N. 41

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO:

che la metropolitana di Genova serve una rete di 5,5 chilometri e conta sette stazioni che si aprono su punti turistici, culturali e commerciali della città: Brin, Dinegro, Principe, Darsena, San Giorgio, Sarzano/Sant'Agostino, De Ferrari. In pochi minuti, svincolati dal traffico di superficie, i treni collegano la Valpolcevera a piazza De Ferrari, rispondendo sia alle esigenze di mobilità della zona di Certosa e Rivarolo sia del centro, collegando fra loro i poli universitari di Darsena e Sarzano, la stazione ferroviaria di Principe con il terminal dei traghetti a Dinegro;

che si tratta di un'opera importantissima per lo snellimento del traffico su gomma e di facile fruibilità turistica e locale;

che il completamento della linea della Val Polcevera è da tempo previsto con la realizzazione della tratta Brin - Canepari per una lunghezza di 550 metri circa,

IMPEGNA LA SINDACO E LA GIUNTA

A porre in atto tutte le azioni idonee a portare avanti il completamento della tratta metro fino a Rivarolo e a creare un'area di interscambio anche in coerenza con gli interventi previsti dal nuovo nodo ferroviario di Genova.

Proponenti: Mannu, Federico, Lecce, Cozzio, Danovaro (P.D.)

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 1 – 3 – 4 – 8 – 11 – 12 – 13: approvati con n. 29 voti favorevoli; n. 1 contrario (Cecconi).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 2: respinto con 5 voti favorevoli; 24 voti contrari (Basso, P.D., P.D.L., I.D.V.); 1 astenuto (Bernabò Brea).

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 5 – 6 – 7 – 9 – 10: respinti con 7 voti favorevoli; 23 voti contrari (Cappello, Murolo, P.D., P.R.C., S.E.L., I.D.V.).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 14: approvato all'unanimità.

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 15 – 16 – 17 – 18: approvato con n. 23 voti favorevoli; n. 6 voti contrari (Bernabò Brea, P.D.L.); n. 1 astenuto (Murolo).

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 19 – 20 – 22: approvato con n. 28 voti favorevoli; n. 1 voti contrari (Bernabò Brea); n. 1 astenuto (P.R.C.: Bruno).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 21: approvato con n. 21 voti favorevoli; n. 7 voti contrari (Basso, Bernabò Brea, Murolo; P.D.L.); n. 2 astenuti (Cappello; P.R.C.: Bruno).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 23: approvato con n. 23 voti favorevoli; n. 7 voti contrari (Basso, Bernabò Brea, Murolo; P.D.L.).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 24: respinto con 6 voti favorevoli; 23 voti contrari (Basso, Cappello, P.D., S.E.L., I.D.V.); 1 astenuto (P.R.C.: Bruno).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 25: respinto con 1 voto favorevole; 24 voti contrari (Cappello, Murolo, P.D., P.R.C., S.E.L., I.D.V.); 2 astenuti (Basso, Bernabò Brea).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 26: respinto con 1 voto favorevole; 21 voti contrari (Cappello, I.D.V., P.D., S.E.L.); 4 astenuti (Basso, Bernabò Brea, Murolo; P.R.C.: Bruno).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 27: respinto con 6 voti favorevoli; 23 voti contrari (Cappello, P.D., P.R.C., S.E.L., I.D.V.); 1 astenuto (Murolo).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 28: respinto con 1 voto favorevole; 23 voti contrari (Cappello, P.D., P.R.C., S.E.L., I.D.V.) 2 astenuti (Basso, Murolo).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 29: respinto con 1 voto favorevole; 23 voti contrari (Bernabò Brea, Cappello, P.D., P.R.C., S.E.L., I.D.V.); 2 astenuti (Basso, Murolo).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 30: approvato all'unanimità.

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 31 – 33 – 34 – 35 – 36 – 38: respinti con 5 voti favorevoli; 23 voti contrari (Cappello, P.D., P.R.C., S.E.L.); 2 astenuti (Basso, Murolo).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 32: approvato all'unanimità.

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 37: approvato con n. 21 voti favorevoli; n. 7 voti contrari (Basso, Bernabò Brea, Murolo; P.D.L.); n. 2 astenuti (Cappello; P.R.C.: Bruno).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 39: approvato con n. 23 voti favorevoli; n. 5 voti contrari (Basso; P.D.L.); n. 1 astenuto (Murolo).

Esito della votazione degli ordini del giorno nn. 40 – 41: approvati all'unanimità.

INDICE

VERBALE SEDUTA CONSIGLIO COMUNALE DEL

16 NOVEMBRE 2010

CDIII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI
CONSIGLIERI GAGLIARDI E BERNABÒ BREA, AI SENSI DELL'ART. 54
DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A
STATO DI DEGRADO DI GALLERIA MAZZINI.1

GAGLIARDI (P.D.L.).....1
BERNABÒ BREA (G. MISTO).....2
ASSESSORE MARGINI2
GAGLIARDI (P.D.L.).....3
BERNABÒ BREA (G. MISTO).....3

CDIV INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEL
CONSIGLIERE LECCE, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO
DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A DANNI ALLA
PASSEGGIATA DI VOLTRI.4

LECCE (P.D.).....4
ASSESSORE MARGINI4
LECCE (P.D.).....5

CDV COMUNICAZIONE DEL PRESIDENTE IN MERITO A LAVORI
DEL CONSIGLIO ODIERNI E DELLA PROSSIMA SETTIMANA E
SEDUTA MONOTEMATICA SUL TURISMO DEL 9/12/2010.5

GUERELLO - PRESIDENTE5

CDVI INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA DEI
CONSIGLIERI BASSO, PIANA, BALLEARI, BERNABÒ BREA,
CAMPORA E LECCE, AI SENSI DELL'ART. 54 DEL REGOLAMENTO
DEL CONSIGLIO COMUNALE, IN MERITO A MANCATA
LOCALIZZAZIONE DEL NUOVO STABILIMENTO DI ASG
SUPERCONDUCTORS (MALACALZA).6

BASSO (G. MISTO).....6
PIANA (L.N.L.).....7
BALLEARI (P.D.L.)8

BERNABÒ BREA (G. MISTO).....	8
CAMPORA (P.D.L.)	9
LECCE (P.D.).....	9
SINDACO.....	10
BASSO (G. MISTO).....	15
SINDACO.....	16
BASSO (G. MISTO).....	16
PIANA (L.N.L.).....	16
BALLEARI (P.D.L.)	16
BERNABÒ BREA (G. MISTO).....	17
LECCE (P.D.).....	17
CDVII COMUNICAZIONE DEL PRESIDENTE IN MERITO AD ADESIONE DEL CONSIGLIERE MUSSO AL GRUPPO MISTO.	18
GUERELLO – PRESIDENTE	18
CDVIII ORDINE DEL GIORNO IN MERITO A TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLA DIGNITÀ NELLA DONNA	18
GUERELLO - PRESIDENTE.....	18
CDVIX ORDINE DEL GIORNO IN MERITO A RIVALUTAZIONE DEL RUOLO DELLA DONNA NELLA SOCIETÀ.....	19
GUERELLO - PRESIDENTE.....	19
CDX ORDINE DEL GIORNO IN MERITO A TRASFORMAZIONE UTENZA ACQUA A BOCCA TASSATA AD ACQUA DIRETTA.....	20
GUERELLO - PRESIDENTE.....	20
CDXI SITUAZIONE E PROSPETTIVE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	21
GUERELLO – PRESIDENTE	21
PISSARELLO - VICESINDACO.....	21
DELPINO (S.E.L.)	26
BRUNO (P.R.C.)	28
BRUNI (U.D.C.)	31
GRILLO L. (P.D.).....	33
GRILLO G. (P.D.L.)	35
PIANA (L.N.L.).....	36
BERNABÒ BREA (GRUPPO MISTO)	39
MALATESTA (P.D.).....	40
CECCONI (P.D.L.)	41
MUROLO (GRUPPO MISTO)	43
CAMPORA (P.D.L.)	44

BASSO (GRUPPO MISTO)	46
CENTANARO (P.D.L.)	49
LAURO (P.D.L.)	50
GUASTAVINO (P.D.)	51
CAPPELLO (G. MISTO)	52
BIGGI (P.D.)	54
DANOVARO (P.D.)	55
GAGLIARDI (P.D.L.)	57
CAPPELLO (GRUPPO MISTO)	60
CORTESI (P.D.)	60
COZZIO (P.D.)	61
JESTER (P.D.)	61
MANNU (P.D.)	62
TASSISTRO (P.D.)	63
ASSESSORE PISSARELLO	64
ASSESSORE FARELLO	65
ASSESSORE PISSARELLO	65
ASSESSORE FARELLO	67
CAMPORA (P.D.L.)	68
BASSO (G. MISTO)	68
DANOVARO (P.D.)	68
CAMPORA (P.D.L.)	69
GUERELLO – PRESIDENTE	69
BASSO (G. MISTO)	69
CAMPORA (P.D.L.)	69