



COMUNE DI GENOVA

N. 20

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta pubblica del 16 maggio 2006

VERBALE

CXLV

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
ART. 54 DEI CONSIGLIERI DELOGU E COSMA
IN MERITO A PROGETTO CIV DI SAN
FRUTTUOSO “TRA LE DUE PIAZZE”, ISOLA
PEDONALE TRA PIAZZA MARTINEZ E PIAZZA
TERRALBA CON REALIZZAZIONE DI DUE
PARCHEGGI INTERRALI SOTTOSTANTI LE DUE
PIAZZE.

DELOGU (COM. ITALIANI)

“Mi riferisco ad un articolo apparso sulla stampa cittadina in data 8 maggio su un progetto nella zona di S. Fruttuoso. Stiamo assistendo a situazioni molto antipatiche, voglio ricordare Piazza Rapisardi, Villa Rosa, Via Guglielmotti.

Mi risulta anche che la zona sia a pericolo inondazione e l'idea di costruire un parcheggio sotterraneo con tutta l'area di Terralba che è usata al 50% credo sia un insulto all'intelligenza e alla razionalizzazione dell'urbanistica in una città. Pertanto, prima che questo progetto prenda il via, chiedo di ragionarci sopra onde evitare poi che qualcuno ci dica che se fermiamo un progetto siamo obbligati a pagare perché ormai la ditta aveva assunto una serie di iniziative che le avevano permesso di investire dei soldi su un qualcosa di cui il Consiglio Comunale non si era neppure espresso.

Nulla vieta ai CIV di fare un progetto, credo però sia una questione di intelligenza che queste cose siano discusse nelle apposite Commissioni e sedi.

Passando frequentemente da quella zona ho notato che ci sono dei cartelli apposti che indicano il rischio di inondazione ed esondazione. Inoltre mi

piacerebbe che una volta tanto questo progetto fosse calato in un contesto di ristrutturazione di tutta l'area. Che fine farà il metrò? Arriverà a Terralba, si fermerà a Brignole, procederà per Staglieno? Cosa ne facciamo dell'area di Terralba? Quali sono i rapporti con le Ferrovie dello Stato? Non si può pensare di fare un progetto in quella zona senza verificare lo scenario che vi gravita”.

COSMA (GRUPPO MISTO)

“Sul progetto del CIV ci sono questioni sia a carattere istituzionale, procedurale, sia del ruolo che i CIV debbono avere. Questo progetto è stato presentato e così percepito dai cittadini con una legittimità. E ve lo posso garantire perché io c'ero quel pomeriggio, e non al mattino perché non sono stato invitato a Villa Imperiale dove è stato presentato “pomposamente” anche con la presenza dell'Assessore Merella, con legittimità. Lei ha dato una legittimità ad una proposta e la legittimità ad una proposta di questo tipo si dà in Giunta e poi in Consiglio Comunale. I cittadini di S. Fruttuoso hanno percepito quella proposta come esecutiva, attuativa. Questo è grave! Non voglio entrare nel merito della proposta, ma io che abito lì da circa trent'anni so che il parcheggio di Piazza Martinez risale a venticinque anni fa e tutti i tecnici allora dissero “no” per le questioni dette dal consigliere Delogu.

Succede ogni otto-dieci anni che il Bisagno esonda ma faccio presente che tutti i garage nella piazza che va tra le due piazze sono inondate, tant'è vero che sono tutti assicurati.

Questo è il problema idrogeologico, per quanto riguarda invece il mercato di S. Fruttuoso bisogna dire che sotto ci passa il fiume che viene dai Camaldoli. Un disastro di questo tipo lo fece la Ferrovia quando costruì quel palazzo lungo la discesa di Ponte Terralba interrompendo i canali. I palazzi dei ferrovieri, finché non è finita la ricanalizzazione verso il Bisagno, si inondarono per anni. Questa è una questione molto delicata.

E' stato un errore che Lei assessore abbia legittimato questa proposta. Piuttosto mettetevi al lavoro per risolvere il problema del nodo di Terralba. La stazione di Terralba, dov'era la vecchia piazza, il nodo è lì! Oggi c'è un accordo tra Ferrovie, Regione Liguria e Comune di Genova, quindi mettetevi al lavoro. La sistemazione di quella zona e del traffico proveniente dal levante si può risolvere sciogliendo il nodo della ferrovia di Terralba. Non capisco perché non vogliate lavorare a quel progetto.

Risolto questo problema si può pensare non a pedonalizzare Via Casoni ma a pedonalizzare parte di Via G. Torti.

Io invito l'assessore ad aprire una discussione sia in aula che a S. Fruttuoso. Non si può lasciare cadere questa proposta perché adesso bisogna spiegare ai cittadini perché diciamo “no”.

ASSESSORE MERELLA

“Eravamo in tanti, c’era il Prefetto, l’Assessore Guccinelli della Regione, il rappresentante della Provincia, il Comandante dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, il Questore. C’erano tutte le istituzioni invitate da un Consorzio di operatori commerciali, a cui va tutto il rispetto per essersi dati carico di pensare ad una evoluzione del quartiere in senso positivo, che aveva l’iniziativa di discutere di tanti temi, la sicurezza, era presente anche la consigliere Burlando. Poi il Comitato ha presentato delle proposte legittimamente presentabili. Noi abbiamo il dovere di dire se il progetto è coerente con la nostra politica urbanistica, se è coerente con gli strumenti di pianificazione, se siamo d’accordo o meno, ma non possiamo impedire a qualcuno di fare delle proposte. Io sono stato contento di aver legittimato con la mia presenza in qualità di rappresentante della Giunta un Comitato di cittadini che si è fatto carico di una responsabilità. E’ così che bisogna trattare: dargli molta fiducia perché è questo che chiedono.

Se Lei fosse venuto, visto che la manifestazione era aperta al pubblico, avrebbe sentito dire dal sottoscritto che stiamo lavorando su due capisaldi che rivoluzioneranno per intero quell’assetto territoriale: da un lato il mercato di Corso Sardegna dall’altro lato l’area di Terralba.

Se Lei avesse avuto l’accortezza di leggere il documento che vi abbiamo inviato – il Piano Urbano della Mobilità – c’era un capitolo su Terralba perché noi la riteniamo il cardine dello sviluppo del sistema metropolitano. Addirittura noi pensavamo che il mercato potesse essere trasferito sull’eventuale copertura di Terralba. Un’operazione completamente diversa da quella che stanno pensando quei signori ai quali va dato tutto lo spazio per fare delle proposte. Sta poi al Consiglio Comunale e alla Giunta decidere sul destino di quell’area.

Mi pare strana questa questione posta in questi termini. La storia anche più recente è piena di iniziative che nascono dal di fuori. Noi abbiamo sempre detto che la pianificazione urbanistica la fa l’Amministrazione Comunale non la fanno gli interessi di parte però non possiamo impedire a qualcuno che ha degli interessi dare un proprio contributo, abbiamo l’obbligo di dirgli i motivi per cui non va bene. Le ragioni per cui loro si sono mossi erano quelle di rivitalizzare il quartiere, portare tranquillità, eliminare pesanti situazioni di degrado che ci sono in modo particolare di fronte al mercato e nelle strade che intersecano le due strade principali.

Mi pare che non ci sia discussione da fare se non quella che saremo chiamati a fare quando affronteremo il nodo di Terralba”.

COSMA (GRUPPO MISTO)

“Voglio ricordare all’Assessore Merella che i CIV a Genova li ho portati io quando ero assessore. Non sono contro i CIV ma so bene qual è il loro ruolo. Mi fa piacere, e l’accolgo con speranza, che c’è l’intenzione da parte dell’Amministrazione di aggredire il nodo di Terralba scalo ferroviario e da lì di partire con un progetto complessivo. Ragioniamo in questo modo”.

DELOGU (COM. ITALIANI)

“Mi sembra abbastanza strano che l’assessore si scandalizzi sul fatto che abbiamo posto un problema, visto che alcune volte in questa sala, nonostante il parere contrario, i progetti sono andati avanti ugualmente. Indipendentemente dai privati che presentano progetti il problema è che negli ultimi anni, con le leggi che ci sono in essere, normalmente nel momento in cui uno presenta dei progetti accampa delle pretese. Inoltre, e mi riferisco all’articolo apparso sulla stampa cittadina, visto che si parla di progetto finanziato che prevede un investimento di soldi pubblici ho messo le “mani avanti” dicendo prima che qualcuno proceda con il progetto o dica al CIV di modificarlo sette o otto volte per poi ritrovarcelo fra quattro anni, ho semplicemente chiesto qual è l’atteggiamento che vuol tenere l’Amministrazione. Sono contento del fatto che Lei abbia detto che l’Amministrazione su questo progetto ha delle riserve perché sull’area di Terralba si è cercato di fare un ragionamento”.

CXLVI

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
ART. 54 DEL CONSIGLIERE GARBARINO IN
MERITO A RINNOVO DELLA “MASSA
VESTIARIO” DELLE GUARDIE MUNICIPALI.

GARBARINO (F.I.)

“Innanzitutto vorrei ringraziare l’Assessore Merella che è sempre presente.

Ho presentato questo articolo 54 perché vorrei evidenziare il disagio da parte delle Guardie Municipali che sono un corpo di affiancamento alla Polizia Municipale istituito ne 1998 a tempo determinato e successivamente confermato a tempo indeterminato nel 2003. Attualmente consta di 40 persone che hanno incarichi che si svolgono sulla strada. Lavorano sei ore al giorno per sei giorni alla settimana. La loro attività viene a manifestarsi esclusivamente sulla strada: si occupano di contravvenzioni finalizzate ai divieti di sosta.

Queste 40 persone fanno una media di 400/500 contravvenzioni al mese che variano da € 35 a € 71 a contravvenzione. Calcolando una media di 50 abbiamo potuto verificare che mediamente ogni singola Guardia Municipale porta all'Assessore Liccardo un ammontare complessivo di € 25.000,00 al mese.

Il problema qual è? E' la massa vestiaria, cioè la fornitura del corredo di queste Guardie Municipali che è ferma ad aprile 2004 e consta di un giubbotto invernale, un giubbotto estivo, due maglioni di lana, due magliette polo, due pantaloni estivi da utilizzare anche in inverno, un paio di mocassini e un paio di scarponcini. Noi siamo a conoscenza che probabilmente a giugno di quest'anno verranno forniti due magliette polo, due pantaloni ed un paio di scarpe. Ci auguriamo che questo avvenga. Volevo far notare che queste persone, che devono essere presenti tutti i giorni sulla strada, hanno in dotazione solo due magliette polo. Vogliamo far presente che non hanno un paio di pantaloni invernali da poter utilizzare in autunno-inverno.

Sostanzialmente si richiede che a fronte di questi € 25.000,00 mensili che ogni singola Guardia Municipale porta all'Assessore Liccardo si realizzi la possibilità di avere un corredo vestiario personale, così come avviene per altre strutture.

Un ulteriore polemica: la sicurezza di queste Guardie Municipali che versano in grave disagio per la mancanza di comunicazione tra loro e le sezioni. Chiedo se si potesse fornire loro anche una ricetrasmittente".

ASSESSORE MERELLA

"Pur non essendoci l'obbligo, già un anno fa avevo dato disposizioni affinché le Guardie Municipali fossero adeguatamente equipaggiate, sia perché stanno tutto il giorno all'aperto, sia per una questione di immagine della Pubblica Amministrazione. Tant'è vero che lo scorso anno, prelevando i fondi da quelli destinati alla Polizia Municipale, furono vestiti. Quest'anno con risorse aggiuntive, che non sono state tolte al Fondo Vestiario della Polizia Municipale, verranno forniti di maglione a lupetto, maglione con cerniera, maglietta con la manica corta, pantaloni invernali, pantaloni estivi, scarpe in gorotex, scarpe estive, borsello, pettorina rifrangente, giubbino, berretto da baseball, berretto invernale. C'è una doppia divisa estiva e invernale. Questo materiale verrà consegnato il 19 maggio di quest'anno.

La Direzione della Polizia Municipale precisa che alle Guardie Municipali vengono forniti capi di vestiario la cui tipologia viene scelta in accordo con i rappresentanti sindacali delle guardie medesime.

Credo che ci sia un sistema di comunicazione con le sezioni che è il telefonino. Non credo che sia possibile fornire loro le radioricetrasmittenti perché su quelle della Polizia Municipale corrono informazioni che debbono

CXLVII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
ART. 54 DELLA CONSIGLIERA POSELLI IN
MERITO A CHIARIMENTI RELATIVI A
DETERMINAZIONE DELLA TARIFFA TIA E
AGLI AUMENTI CONSEGUENTI.

“Chiediamo dei chiarimenti in merito alla tariffa che si è sostituita alla tassa per i rifiuti solidi urbani. Noi abbiamo appreso dai giornali che ci sono stati degli incontri, per esempio, con alcuni produttori di spazzatura, aziende, commercianti. Vorremo sapere quali sono i reali criteri e i quantitativi che sono stati definiti perché noi abbiamo approvato una delibera, e ce ne pentiamo amaramente visto non c'era quella urgenza che ci è stata detta rispetto al passaggio da tassa a tariffa. L'avevamo fatto sperando che ci fosse un aumento della raccolta differenziata, quindi una riduzione della produzione di rifiuti, che migliorasse le condizioni di vita della nostra città, che non sa dove stiparle.

Adesso sappiamo che ci saranno degli aumenti e ci chiediamo quali sono i criteri per questa ripartizione e se questi criteri vanno davvero incontro ad una riduzione oppure si creeranno delle situazioni strane. Chiediamo cosa si dovranno aspettare i cittadini genovesi.

Apprezziemo le assicurazioni che sono state date sul fatto che per il semestre non ci saranno particolari aumenti, anzi l'Assessore a suo tempo disse che per il primo anno non ci sarebbe stato un aggravio per la popolazione. Se non c'è la riduzione per cui è stata richiesta la tariffa da qualche parte dovranno essere coperti i costi. Noi, e tutta la popolazione genovese, aspettiamo dei chiarimenti in merito”.

“Lei chiede i criteri con cui sono state determinate le tariffe. Il 30 marzo la Giunta ha approvato il Piano Finanziario dell’AMIU. La delibera è stata inviata ai capigruppo ai sensi di legge, quindi è già a vostre mani. Tralasciando tutto ciò che in detto piano è stato riportato, cioè il sistema di gestione del

servizio, gli obiettivi del piano, il programma degli interventi e il piano degli investimenti, il Piano Finanziario prevede per il 2006 i costi del servizio per € 92.487.000,00 al netto del contributo del Comune di € 1.000.000,00 più oneri fiscali applicabili. Questi costi tendono a scendere negli anni successivi.

A differenza della TARSU la tariffa deve coprire integralmente i costi del servizio, compresi i costi amministrativi. Nella TARSU una parte importante del costo era coperta dalla fiscalità generale, si pensi ai costi del personale, agli oneri per crediti non incassati, agli interessi impliciti per il fatto che il Comune pagava, e paga, il gestore mediamente un anno prima rispetto a quando incassa la TARSU dai cittadini.

I costi totali da recuperare con la tariffa sono attribuiti ad una parte fissa, determinata in relazione ai componenti essenziali del costo, così come avete letto nel Piano Finanziario, ed una parte variabile rapportata alla quantità dei rifiuti.

Il cosiddetto decreto Ronchi prevede la possibilità, per un periodo transitorio, di applicare un sistema presuntivo prendendo a riferimento per singola tipologia ed attività la produzione annua per metro quadrato ritenuta congrua nell'ambito dei parametri di detto decreto che definisce anche l'algoritmo del calcolo della tariffa.

Per fare i calcoli noi abbiamo preso due decisioni di fondo, poi utilizzate nell'algoritmo della legge. Il primo è che i costi attribuiti alla parte fissa sono il 70% del totale e il 30% per la parte variabile, così come indicato nel Piano Finanziario. La ripartizione del costo totale tra le utenze domestiche e non domestiche è per le utenze domestiche pari al 46% del totale e per le non domestiche pari al 54%.

Si consideri che il Regolamento della TIA - approvato dal Consiglio Comunale - in coerenza con l'obiettivo di gradualità della sua applicazione prevede che nel periodo transitorio di sperimentazione, qual è il 2006, la determinazione della tariffa avvenga nel rispetto delle agevolazioni delle utenze domestiche.

Nel fare il calcolo, rispondo alla prima domanda che mi ha fatto, è che applicando il 46% totale dei costi e dei 92,5 alla tariffa domestica, la stessa, aumentata dell'IVA, è uguale alla tassa precedente più l'addizionale erariale più l'1,5%. Quindi la tassa per le utenze domestiche per l'anno 2006 è sostanzialmente allineata al 2005.

L'impostazione dei parametri presuntivi, derivanti dal D.P.R. n. 158, il cosiddetto decreto Ronchi, collega poi, parlo delle attività non domestiche, ad ogni categoria un coefficiente di produzione potenziale dei rifiuti definita per area geografica, nord, sud e centro, sulla base di analisi condotte a livello nazionale.

L'elaborazione di questi parametri porta alla determinazione di una tariffa per categorie di utenti significativamente differenti tra le categorie stesse.

In vista di una progressiva definizione, attraverso l'attività di monitoraggio di un quadro più preciso delle quantità dei rifiuti atte a costituire la base del procedere poi al graduale adeguamento fra le domestiche e non domestiche e tra le varie categorie di non domestiche, si è proceduto ad un processo di perequazione tra le diverse categorie delle utenze non domestiche. Queste sono definite dal D.P.R. n. 158 in trenta categorie, che in molti casi non coincidono con le precedenti categorie TARSU. Quindi, a seconda di dove le categorie ex TARSU vanno a posizionarsi in quelle di legge, in pratica si applica una differente aliquota di tariffa. Faccio degli esempi concreti. In regime TARSU le attività commerciali per la vendita di genere non alimentari erano allocate all'interno della stessa categoria, pagavano € 6,99 al mq., oggi le categorie sono tre per lo stesso locale di cui una diminuisce e due aumentano in maniera differente. Lo stesso accade per i box ed i magazzini. I box pagavano € 1,97 e i magazzini € 4,93 adesso tutte e due per legge sono nella stessa categoria € 4,58. Quindi i magazzini diminuiscono.

Ci sarà, comunque, un lavoro di controllo, anche da parte degli utenti, di dove sono esattamente posizionati e discuteranno con l'AMIU sulla base della prima fattura d'acconto che riceveranno in modo tale che eventuali correzioni possono essere fatte in sede di conguaglio".

POSELLI (P.R.C.)

"L'assessore ha fatto riferimento ad un atto di Giunta che ci è pervenuto attraverso gli Uffici. Noi chiediamo la convocazione di una Commissione perché mi resta il dubbio legato alla gradualità di applicazione, cioè l'aumento per quest'anno non c'è, ma dall'anno prossimo, dice l'assessore, per le utenze domestiche solo del 1,5%. L'effetto della riduzione dei rifiuti per cui si pensava passando dalla TARSU alla TIA, quindi il miglioramento delle condizioni ambientali della città ed una più equa ripartizione dei costi mi sembra non sia previsto. Se è previsto ne parliamo in Commissione. Chiediamo, oltre alla presenza dell'Assessore Liccardo anche quella dell'Assessore Tiezzi".

CXLVIII

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
ART. 54 DEL CONSIGLIERE COSMA IN MERITO
A SITUAZIONE DI DEGRADO DI VILLETTA
DINEGRO.

COSMA (GRUPPO MISTO)

"Lo stato di "salute" dei nostri parchi cittadini è ormai noto a tutti i genovesi. E' uno stato di degrado costante e inarrestabile. Lo stato in cui si

trova Villetta Dinegro è indescrivibile. Questo parco è stato visitato per le sue essenze esotiche, per la bellezza della sua vegetazione, da intellettuali dell'800. Ora si trova in un degrado terrificante. Tra l'altro ho scoperto che in questo parco - per volontà di Carlo Dinegro - è nata la prima scuola di botanica della Liguria. Forse solo per questo meriterebbe un po' più di attenzione.

C'è il Museo d'Arte Orientale, uno dei più importanti musei, e c'è un buco che è il parcheggio di piazzale Mazzini. Chiedo di sapere perché è fermo. Ci sono stato mesi fa e vi posso assicurare che sono sei mesi che non si vede lavorare nessuno. Certamente questo buco non aiuta Villetta Dinegro e lo stato del parco è pietoso.

Bisogna cominciare a fare dei progetti, dei programmi. La questione dell'adozione, che è pur stato un tentativo vale, secondo me, per piccole realtà, per le grandi realtà non regge. Con il prossimo Governo ci batteremo affinché sia data la possibilità ai Comuni di mettere delle tasse di scopo. Bisogna inventarsi qualcosa! Non è possibile assistere passivamente allo stato di degrado, e non diciamo del verde che è un atto di inciviltà culturale che percorre tutte le grandi città metropolitane. Lo so che non ci sono soldi, lo so che è stata smantellata la struttura dei giardinieri, però bisogna creare alleanze, bisogna creare qualcosa".

ASSESSORE DALLORTO

"Ringrazio il consigliere Cosma che mi dà modo di trattare questo argomento e il consigliere Grillo che mi ha posto un quesito sul verde cittadino.

Siamo stati tutt'altro che passivi in questi anni sul verde in città. Ricordo, però, i numeri. Noi dieci anni fa avevamo 400 giardinieri oggi ne abbiamo meno di 80. Da cinque anni a questa parte il bilancio del verde si è più che dimezzato, soprattutto per la manutenzione ordinaria.

Noi avevamo due possibilità o "gettare la spugna", chiudere alcuni parchi della città, o lanciare un appello alla città. Noi abbiamo scelto questa seconda strada. La delibera n. 380/2004 istituiva il meccanismo di adozione da parte dei cittadini e di sponsorizzazione da parte dei privati: questo abbiamo fatto nel 2004.

Il progetto di adozione dei cittadini ha avuto un grande successo. Ci sono più di cento soggetti in città che si sono presi in carico la manutenzione ordinaria e del presidio di aree verdi. Non sono più i giardinetti di quartiere, ma stiamo adottando giardini sempre più significativi. Saprà che sta per essere formalizzata l'adozione di Villa Imperiale. Abbiamo adottato i parchi di Nervi. Abbiamo adottato Villa Duchessa di Galliera a Voltri. Un grande progetto che ha visto la collaborazione significativa da parte dei cittadini in modo del tutto inaspettato. Dove gli spazi sono adottati c'è stato un grosso risultato di presidio, di partecipazione attiva e di manutenzione.

Siamo in sofferenza sul versante dei privati. I privati che hanno risposto a questo nostro appello con delle sponsorizzazioni sono troppo pochi, quasi nessuno in città. Infatti partiremo a breve con una campagna di comunicazione mirata nei confronti di privati di questa città che siano disposti ad investire sul verde della nostra città. Crediamo che sia importante per noi ma anche per un ritorno di immagine per un'azienda che sceglie di investire in promozione aiutando la città in cui opera.

La situazione di Villetta Dinegro è di grave difficoltà. Villetta Dinegro, per la sua conformazione, era già in sofferenza di frequentazione prima, ma da quando sono iniziati i lavori per la costruzione del parcheggio, quindi hanno chiuso l'ingresso sottostante, questa situazione è peggiorata. Inoltre, non siamo riusciti a trovare in collaborazione con la circoscrizione un soggetto disponibile ad adottare i giardini.

Non ci perdiamo d'animo, speriamo di trovarlo, speriamo che uno sponsor decida di aiutarci a recuperare e a tenere in condizione di manutenzione questo parco che è al centro della città e che darebbe grande visibilità a chi lo adottasse.

Ho verificato personalmente le condizioni di degrado in cui versa il parco ed ho dato disposizione che nei prossimi giorni sia fatto un intervento di manutenzione straordinaria per riportarlo in condizioni di decenza che merita”.

CXLIX

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA
ART. 54 DEL CONSIGLIERE GRILLO IN MERITO
ALLO STATO IN CUI VERSA IL VERDE, I
PARCHI E I LORO GESTORI.

GRILLO (F.I.)

“A Genova Euroflora è nata per l'intuizione di un grande Presidente della Fiera e delle istituzioni locali. Le vere motivazioni per cui è nata Euroflora è perché Genova era citata a livello internazionale come la città che aveva più cura del verde, dei propri parchi, del verde lungo la viabilità e dei parchi di quartiere.

Assistiamo da anni ad un degrado totale che non riguarda solo i parchi da Lei oggi citati, ma il verde nelle circoscrizioni, gli immobili costruiti con annessi servizi mai aperti al pubblico, le aiuole abbandonate lungo la strada. Il Sindaco due anni fa aveva preannunciato che in questa situazione si sarebbero elaborati nuovi progetti. Progetti che non ci sono mai stati sottoposti. L'Assessore pur stimolato da decine di iniziative consiliari, non ultimo in occasione del Bilancio Previsionale dove il gruppo di Forza Italia aveva

presentato oltre 40 ordini del giorno, tutti con una scadenza per essere trattati in questo contesto, sono stati completamente ignorati.

Non mi venga a dire che solo Genova ha difficoltà di natura economica. Basta vedere Milano, Torino, Roma e si renderà conto che il verde in queste città è molto curato e che il processo di affidamento delle aiuole, o dei parchi a privati, o altri enti pubblici, è una realtà. Perché non coinvolgere la Regione, la Provincia, la C.C.I.A.A. non fosse altro per quelle zone di verde che insistono vicino ai loro immobili.

Siamo insoddisfatti! Se il nostro regolamento ci consentisse la mozione di sfiducia, io sono convinto che questo Consiglio l'avrebbe già sfiduciato da tempo.

Concludo proponendo una Commissione Consiliare in tempi brevi in cui l'assessore produca una relazione e inviti anche A.S.Ter., perché a otto mesi dalla chiusura di questo ciclo amministrativo su queste questioni importanti per i giovani, per gli anziani, bisogna fare chiarezza”.

ASSESSORE DALLORTO

“Nel rassicurarla sul fatto che appena la Giunta avrà licenziato il programma di manutenzione straordinaria sul verde cittadino, insieme a quello sulle strade, sulla segnaletica e sugli impianti, sarà mia cura, insieme all'Assessore Seggi, chiedere la convocazione di una Commissione monotematica per illustrare e discutere sul Piano degli Interventi straordinari sul verde nella nostra città.

Le cose che ha detto sono già state fatte tutte, alcune con successo altre con meno successo. Una grande risposta da parte dei cittadini, delle associazioni, dei comitati, una risposta carente da parte delle altre istituzioni interpellate da parte dei privati.

Stiamo elaborando un progetto più complessivo che coinvolge da una parte i volontari, dall'altra i Consigli di Circoscrizione con gli operai dell'ex ILVA - che come Lei sa sono in forza al Comune di Genova per un periodo di tre anni - l'A.S.Ter., l'Università, gli sponsor privati, per da una parte eliminare alcune iniziative di manutenzione straordinaria mirate, situazioni di degrado dovute ad un incuria, per carenze di risorse, protratta nel tempo e che poi articoli un piano di manutenzione ordinaria, in collaborazione con tutti i soggetti citati prima che consenta ai cittadini di poter passeggiare e godere dei giardini che hanno sotto casa.

Conto di poter presentare questo progetto, almeno nelle linee generali, entro il mese di giugno”.

“Aspettiamo questa riunione. Mi auguro, visto che questo rituale di risposta si ripete nel tempo da parte sua, che ci venga presentato un progetto relativo a ciò che si intende realizzare e attuare in questo esercizio finanziario”.

CL ORDINE DEL GIORNO IN MERITO AI
PARCHEGGI FAI DA TE IN VILLA ROSA –
PEGLI.

“La conferenza dei capigruppo ha deciso di porre in votazione un ordine del giorno relativo alle problematiche legate alla realizzazione dei parcheggi in Villa Rosa a Pegli. Abbiamo avuto un incontro la settimana scorsa con il Comitato ed è stato effettuato un sopralluogo.

Do lettura dell'ordine del giorno presentato da tutti i gruppi:

PRESO ATTO che il reperimento da parte del Comune di Genova delle aree da cedere in diritto di superficie per la realizzazione dei parcheggi cosiddetti “fai da te”, continua a rappresentare grossi problemi di compatibilità urbanistica e di inserimento degli impianti di parcheggio nel tessuto della città;

CONSIDERATO CHE durante il sopralluogo della Commissione Consiliare in data 12.05.2006 sono stati auditi sia i responsabili della struttura scolastica sia i rappresentanti dei cittadini e che con delibera consiliare n. 47 del 27 maggio 2003, il punto 7) del dispositivo stabilisce che l'inserimento dell'avviso pubblico di cessione del diritto di superficie delle aree di proprietà comunale viene subordinata alla conferma da parte delle Circoscrizioni competenti delle iniziali indicazioni, alla luce di quanto illustrato nello Studio di Fattibilità dell'intervento redatto dagli uffici comunali con particolare all'assetto funzionale, architettonico e viabilistico dell'area di copertura del parcheggio, previo espletamento delle opportune forme di pubblicità idonee a verificarne l'effettiva necessità ed un sufficiente consenso nell'ambito più direttamente interessato;

ACCERTATO CHE i progetti per la realizzazione dei parcheggi cosiddetti “fai da te” di Villa Rosa evidenziano problemi di carattere ambientale, specificamente di viabilità e interferenza con falde acquifere, alberature e fondamenta degli edifici circostanti, geognostici, geologici, geotecnica, più precisamente:

- criticità di carattere geologico:

la soluzione progettuale proposta prevede la realizzazione di volumi interrati, sarà indispensabile la realizzazione di significative opere provvisorie a salvaguardia della stabilità degli edifici al contorno e al parco;

- criticità relative alla salvaguardia delle aree verdi:

l'area, costituita dal sedime di un campo sportivo alla curva di Viale Modugno, è circondata da molte alberature di pregio quali lecci, casuarine ed un eucalipto di notevoli dimensioni.

Lo studio esclude a priori l'esecuzione di opere nelle vicinanze della alberature e nelle aree definibili come zone alberate;

- criticità relative alla continuità della mobilità veicolare e pedonale:

la realizzazione dell'autorimessa non permetterà, nel corso dei lavori, la godibilità e la fruibilità pubblica del campetto e della porzione del giardino dell'intorno.

In base al D.M. 1444/68 i lavori devono distare ad almeno 10 metri dal fabbricato: invero dalla relazione tecnica il cantiere disterebbe a 5 metri dall'edificio scolastico.

Inoltre la normativa urbanistica individua l'area in zona F sottozona Ffa, ambito sottoposto a controllo ambientale, in base alla presenza di rilevanti valori storico ambientali.

CONSIDERATO CHE nello studio di fattibilità ambientale redatto dagli uffici comunali viene richiamata in maniera generica il campo da basket di Villa Rosa come sede del progetto, in assenza di alcuna indicazione circa la presenza di un edificio scolastico;

RITENUTO ALTRESI' che in base al Decreto Ministeriale del 18 dicembre 1975 in materia di edilizia scolastica sono individuate le caratteristiche dell'edificio, l'impatto ambientale della zona;

ACCERTATO CHE in base al progetto andrebbe violata la normativa scolastica perché, causa gli effetti dell'inquinamento acustico e ambientale per la presenza di fumi e polveri, abbattimento del verde, sarebbe violata la normativa di cui al Decreto Ministeriale del 18 dicembre 1975;

Per quanto sopra premesso

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

a verificare che le procedure amministrative ed urbanistiche siano state puntualmente rispettate ed eventualmente considerare, quindi, se esistono le condizioni di sospensione delle procedure in atto e conseguentemente di avviare la procedura di cui all'art. 19 (Revoca della concessione) per il progetto di Villa Rosa in base allo schema di convenzione approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 13.07.2000 e riferire al Consiglio Comunale le conseguenti determinazioni assunte in tempi brevi.

di inviare il documento per conoscenza alla Conferenza dei Servizi.

Proponenti: Brignolo (Verdi); Maggi (D.S.); Basso (Margherita); Nacini (P.R.C.); Cosma (Gruppo Misto); Delogu (Com. Italiani); Repetto (U.D.C.); Rixi (L.N.L.P.); Bernabò Brea (A.N.); Castellaneta (Liguria Nuova); Costa (F.I.).

Esito della votazione dell'ordine del giorno: approvato con 38 voti favorevoli e n. 3 presenti non votanti (Liguria Nuova: Castellaneta, Benzi, Pratolongo).

Dalle ore 15.15 alle ore 15.30 e dalle ore 15,35 alle ore 15,40 il Presidente sospende la seduta.

CLI

**MOZIONE D'ORDINE DEL CONSIGLIERE COSTA
SU ESITO INCONTRO CON COMITATO
CITTADINI DI SAN TEODORO PER GLI ESTIMI
CATASTALI.**

COSTA (F.I.)

"Alla luce di quanto è avvenuto, come gruppi di minoranza abbiamo chiesto di riunirci in merito all'incontro del Sindaco con i cittadini che sono venuti già più volte. Quello che noi siamo qui a chiedere formalmente è che il Sindaco relazioni al Consiglio alla luce di quanto è emerso dall'incontro con questi cittadini che sono venuti in Consiglio Comunale per avere delle risposte un po' più precise e concrete ai loro bisogni e alle loro problematiche che ci hanno più volte espresso. Quindi noi siamo a chiedere formalmente che il signor Sindaco ci relazioni su quanto è stato richiesto dai cittadini e quanto è stato convenuto".

SINDACO

"L'incontro avvenuto con i cittadini riguarda i problemi della revisione degli estimi sulla base della legge finanziaria del Governo Berlusconi ed è stato richiesto dal comitato che venga costituita presso l'agenzia del territorio una task force di geometri che possano operare tutte le revisioni relative ed eventualmente pagare questi geometri presso l'agenzia del territorio con i proventi del gettito dell'ICI, affinché la revisione avvenga generalmente.

Questa idea piace anche a noi e conseguentemente siamo disponibili ad accompagnare il comitato presso l'agenzia del territorio per vedere se la stessa si vuole assumere questa responsabilità. Ci sembra difficile che la responsabilità relativa se la possa assumere il Comune di Genova in presenza dell'impossibilità di assumere personale e non essendo possibile fare accordi di questo tipo con professionisti, mentre l'agenzia del territorio avrebbe queste possibilità.

Per quanto riguarda invece la linea 32, è stata presentata una raccolta di firme per il ripristino del vecchio percorso. Ai cittadini che presentavano tali firme ho esposto che la linea 32 è stata oggetto di particolari e approfondite indagini con AMT, con AMI e con i nostri esperti del settore. A me sono state fornite delle statistiche sulla frequentazione della linea 32, relative al punto di salita e al punto di discesa dei passeggeri nelle diverse ore del giorno, e a noi era sembrato che nel momento in cui la linea 32 corre sullo stesso percorso della metropolitana, con scarsissime distanze, per questo stesso percorso era possibile sopprimere la linea. Ho fatto presente ai cittadini che loro stessi, con la loro ICI, e il Comune di Genova più in generale, ha investito soldi non indifferenti nella metropolitana e l'ha fatto per far sì che il trasporto pubblico uscisse il più

possibile dalle strade per andare appunto nei percorsi della metropolitana stessa e ciò a scopi sia di viabilità in tempi certi, sia a scopi d'inquinamento atmosferico e ambientale.

L'obiettivo che ha l'Amministrazione è che ogniqualvolta c'è un doppiopione tra la percorrenza della metropolitana e la percorrenza di autobus in superficie, si debba lavorare per limitare la percorrenza dell'autobus e valorizzare quella della metropolitana. Questo è l'obiettivo che perseguiamo. E' evidente che il disagio manifestato dai cittadini non è un dato indifferente per il Comune e conseguentemente io riconvocherò nuovamente tutti i tecnici, farò loro presente il disagio che è stato manifestato e riesamineremo l'opportunità o meno di interrompere il percorso della linea 32. La valutazione nostra è che coloro che scendono alla Nunziata oggi con la metropolitana potrebbero scendere alla stazione di Darsena che è a due passi da via delle Fontane per essere sostanzialmente alla Nunziata. Vediamo quali sono i motivi di queste lamentele e riapprofondiamo il tema. Per quanto riguarda piazza Dante, la metropolitana arriva sostanzialmente dietro porta Soprana, quindi è sostanzialmente in piazza Dante".

CLII (36)

PROPOSTA N. 36 DEL 27.04.2006.
INTEGRAZIONE DEGLI INDIRIZZI DI CUI ALLE
DCC. 76/2004 E 122/2004 IN RELAZIONE AL
PIANO INDUSTRIALE DELLA AMT S.P.A. PER
IL TRIENNIO 2006 - 2008 E DELLE LINEE GUIDA
PER IL TRIENNIO 2009 – 2011

GRILLO (F.I.)

“Il Piano Industriale di AMT è stato sottoposto alla competente Consiglio Comunale, preceduta da una sintetica ed esauriente introduzione del Sindaco che ha sintetizzato in tre punti la filosofia di questo provvedimento.

Si tratta della nostra azienda pubblica di trasporto e sappiamo che il trasporto pubblico innanzitutto è finalizzato all'utenza della nostra città, quella che ovviamente non ha mezzi alternativi. Siamo anche consapevoli del fatto che AMT in tutti i casi ha comportato notevoli sacrifici economici da parte del nostro ente, onde poterne garantire il servizio e diamo inoltre per scontato il fatto - a noi tutti noto - che per il ripiano dei disavanzi AMT nel tempo la nostra amministrazione, su proposta della Giunta, ha posto in vendita anche propri immobili, operazione finalizzata a far sì che il disavanzo dell'azienda fosse almeno in parte risanato e che fosse garantito l'esercizio nella città.

I tre punti sintetizzati dal Sindaco possiamo così riassumerli. Ovviamente non possiamo non condividere il fatto della non opportunità

dell'aumento delle tariffe, nel senso che questo provvedimento nel tempo potrebbe essere anche in parte comprensibile da parte dei cittadini, nella misura in cui però si sviluppasse o fosse posto in essere un servizio in grado di soddisfare appieno le esigenze dei cittadini stessi, in particolari quelli che, risiedendo nelle periferie e sulle alture, oggi affrontano con notevole sacrificio e dispersione di tempo e vivono quotidianamente questo disagio per poter accedere al centro città.

Quindi nelle more di una ristrutturazione del servizio che inevitabilmente dovrà essere posto in atto nel tempo, non si può che condividere questo orientamento di non aumento delle tariffe.

Il secondo punto, pure condivisibile, è il punto 5) quando nella relazione della Giunta e in quella del Sindaco viene evidenziato il fatto che la Regione, anche se ha attivato dei meccanismi di maggiore disponibilità di risorse da dedicare al pubblico trasporto e quindi alle aziende di pubblico trasporto, si ritiene che questi siano ancora insufficienti e che quindi la Regione dovrebbe fare molto di più.

A questa osservazione molto condivisibile noi aggiungiamo anche il fatto che bisognerebbe attivare dei meccanismi nei confronti del nuovo Governo, affinché attivi maggiori finanziamenti nei confronti delle aziende di pubblico trasporto.

Ovviamente in questo disegno strategico viene evidenziato il fatto, condivisibile da parte nostra, che occorre un maggiore coinvolgimento della Provincia e degli altri comuni che pure sono beneficiari dal servizio.

Infine il punto 7) dove si accenna l'ipotesi della vendita dei mezzi della metropolitana ad AMT quale compensazione. Noi in sede di Commissione Consiliare avevamo richiesto di conoscere se l'AMT ha valutato questa ipotesi, se la ritiene di gradimento e se in qualche misura può soddisfare le esigenze viste sotto l'aspetto finanziario: non abbiamo avuto risposta. In tutti i casi avevamo anche posto in Commissione il problema che la Giunta relazionasse entro luglio (poi Basso ha proposto settembre) un aggiornamento circa l'attuazione di questo piano e, al tempo stesso, di una verifica concreta circa l'evolversi di quanto previsto soprattutto nei punti 5) e 7) della relazione che sinteticamente ho illustrato".

BERNABÒ BREA (A.N.)

"Noi speravamo che, con l'occasione del Consiglio Comunale, ci fosse una discussione più approfondita perché sicuramente il minimo che si può dire è che questo Consiglio non ha avuto la possibilità di esaminare un bel niente. Noi siamo, come sempre, costretti a prendere atto non solo di decisioni altrui ma anche di documenti di cui ci è stata addirittura negata la visione: questo vale per il contratto di servizio di cui si è detto che non era di nostra competenza per

cui siamo stati costretti a votare con l'acqua alla gola un documento così importante per la mobilità urbana; ma vale a maggior ragione per il piano industriale di AMT; di dice che non abbiamo competenza di AMT, ma allora se non abbiamo competenza fate le vostre scelte nell'ambito ristretto della Giunta, sciogliamo il Consiglio Comunale, andiamocene tutti a casa, facciamo risparmiare i cittadini che ne saranno ben felici! Di fatto si impedisce a questo Consiglio Comunale di fare il suo lavoro istituzionale che è quello di indirizzo e di controllo. Certamente di controllo non si può assolutamente parlare visto che non ci è stato neppure consegnato il piano industriale: ci è stato consegnato solo un piccolo depliant, una "summa" di banalità che sicuramente non sono di alcun aiuto per i consiglieri.

Quello che noi in primis contestiamo è l'enfasi quasi miracolistica che viene attribuita alla metropolitana; in realtà, nonostante i soldi spesi, la metropolitana si sta rivelando un totale fallimento, non solo perché è ridicolmente corta ma anche perché il numero dei passeggeri trasportati non mi sembra renda merito allo scopo per cui è stata costruita. Abbiamo ascoltato poco fa l'intervento del Sindaco che ha parlato anche della linea 32: io non conosco bene questo percorso e non entro certamente in merito, tuttavia posso constatare che ben difficilmente l'autobus può essere sostituito dalla metropolitana perché la competizione purtroppo non regge. Pensare che i problemi della mobilità a Genova possano essere risolti puntando sulla metropolitana e imponendo una drastica cura dimagrante agli autobus secondo noi non sta né in cielo né in terra.

L'AMT nel suo piano industriale propone di migliorare l'offerta, di migliorare il servizio, ma obiettivamente c'è da chiedersi come può pensare di migliorare offerta e servizio tagliando le linee: questo già è avvenuto in passato, infatti ci sono alcune aree della città (ad esempio il Medio Levante) in cui il trasporto pubblico è un grosso problema e la gente è costretta o ad andare a piedi o ad usare l'autobus per mancanza di una concreta e razionale linea del trasporto pubblico; non si può pensare di tagliare le linee e poi di dare maggiore offerta al servizio. Noi siamo condannati a viaggiare come acciughe, e pensare che questo voglia dire fare un'offerta di un buon servizio al cittadino, mi sembra veramente una questione che non sta né in cielo né in terra.

Per quanto riguarda la razionalizzazione dei servizi, il piano industriale come è stato presentato nella sua inaccettabile sintesi è inaudito perché decisamente preoccupante perché ad esempio mancano linee fondamentali che collegano tanti quartieri cittadini con l'ospedale: un esempio è la linea 18 che sparisce improvvisamente dalla rete urbana.

Dobbiamo inoltre prendere atto del fatto che, dopo tante discussioni, la Giunta ha voluto vendere una quota importante di AMT per risolvere i problemi dell'azienda ma alla fine, nonostante la vendita, l'unica soluzione che esiste è quella di aumentare del 30% il prezzo del biglietto. E' vero che questo non avviene oggi, tuttavia ci sono tutte le condizioni perché questo avvenga".

POSELLI (P.R.C.)

“Anche io credo che in cinque minuti non riuscirò ad esaurire tutto il mio intervento. Avevamo detto che ci sarebbe stata discussione aperta e credo che se un approfondimento ci fosse stato prima, oggi sarebbe facile attenersi ai cinque minuti regolamentari, ma diversamente contenere l'intervento in cinque minuti diventa veramente difficile.

Ci viene presentato questo piano industriale che contiene una sua filosofia, e io dico che noi non siamo d'accordo con alcuni aspetti di questa filosofia, e lo dico avendo sentito che qualche altro collega parlava di chi vuole avere la moglie ubriaca e la botte piena. Non si tratta di questo, si tratta di organizzare una progettualità di tipo diverso: a nostro avviso si possono fare cose diverse per evitare di tagliare i servizi.

Entro nel merito delle prime cose che riuscirò a dire e che poi eventualmente riprenderò. Intanto faccio una premessa: questo è un estratto del piano industriale che fa riferimento al piano industriale che noi non abbiamo ricevuto completamente, quindi operiamo un confronto su atti che non abbiamo visto nella loro interezza. Da questo cosa possiamo dedurre? C'è l'aspetto di ottimizzazione dei servizi ma in questa ottimizzazione, come ha già detto il collega, sono spariti dal piano alcune linee che noi riteniamo fondamentali perché sono di grande importanza per la città (18, 34, 35, 31): in realtà noi pensiamo che una ottimizzazione dei servizi dovrebbe essere realizzata in modo da non penalizzare il servizio.

A nostro parere manca una progettualità su quelle che sono le linee locali e sinceramente noi non abbiamo capito cosa succederà del servizio. In altre occasioni ci è stato detto da colleghi di maggioranza che Genova è una città che copre il servizio molto di più di altre città, e io credo che questo sia un merito, e siccome penso che il trasporto pubblico locale faccia parte degli aspetti importanti di servizio, la socialità che viene fornita dalla Pubblica Amministrazione, credo che dovremmo cercare di preservarla il più possibile, evitando di creare delle difficoltà.

La contraddizione che io noto in questo piano consiste nel fatto che da un lato si dice che si vorrebbe evitare il traffico veicolare dei privati (si pensa per esempio alle corsie preferenziali), dall'altro lato si fa riferimento a momenti in cui si parla di autobus che creano “congestione”, e questa espressione è contenuta proprio all'interno del piano.

Siccome credo che l'autobus invece eviti un bel po' del traffico privato evidentemente non credo che sia l'autobus a creare “congestione”, casomai saranno i veicoli privati a creare traffico, quei veicoli a cui non diamo alternativa.

La filosofia è quella dei tagli delle linee per riempire il metrò e noi pensiamo che il metrò di per sé possa essere una risorsa ma che non debba essere promossa creando del disagio. Alcune razionalizzazioni potrebbero essere fatte, ma non tutte sono funzionali: un esempio è la riduzione della linea 32 che crea una difficoltà a utenti periferici, e cito questa perché i cittadini si sono organizzati in una protesta, ma si potrà citare anche il 18 quando i genovesi capiranno che anche questo è “toccato” dalla riorganizzazione del piano.

Concludo dicendo che è comprensibile perché c'è questo tentativo di spingere verso il metrò che non è di per sé promosso: perché c'è una esigenza di coinvolgere AMT per la realizzazione del metrò che crea utili, per cui questa è l'alternativa che viene data”.

BENZI (LIGURIA NUOVA)

“Credo che sia il caso di esaminare il piano anche sotto il profilo delle corsie bus che sono tanto decantate, le corsie riservate ai mezzi pubblici che indubbiamente non offrono ai cittadini quelle garanzie che giustamente essi richiedono.

Noi siamo d'accordo sul fatto che vengano realizzate le corsie riservate ai bus, in modo da agevolare il traffico pubblico, ma non si può raggiungere questo risultato a scapito del trasporto privato quando lo stesso non è fatto solo di pendolari ma anche di persone che con il loro mezzo lavorano. Spesso si bloccano intere strade, come via Reti e via Fillak, impedendo a chi deve lavorare di poter percorrere strade non congestionate dalle colonne di auto: infatti le corsie riservate, soprattutto quelle in via Reti e via Fillak, sono un obbrobrio. Siamo d'accordo sul fatto di agevolare il traffico pubblico, sempre che non si vada a “strozzare” la città, come sta attualmente avvenendo.

Un'altra cosa che manca sono le zone di interscambio: abbiamo sempre sostenuto che per realizzare le corsie e invitare i cittadini ad usare il mezzo pubblico, occorre che chi scende dalle alture abbia possibilità di posteggiare e utilizzare per il centro il mezzo pubblico. Tuttavia per posteggiare occorrono zone con spazi adibiti ad interscambio, dove si possa lasciare il mezzo privato per prendere quello pubblico.

Questo non esiste nel piano, quindi non si può fare un piano solo per fare soldi, senza curarsi dell'avvenire dell'azienda. L'AMT ha dei mezzi nuovi che sono già tutti impiastricciati e questo la dice lunga sulla gestione di AMT”.

COSTA (F.I.)

“I tempi sono stretti per cui è necessario che ci siano più interventi, e semmai poi ci riserveremo in dichiarazione di voto, anche alla luce delle dichiarazioni di voto, di concludere le nostre riflessioni.

Noi vorremmo capire le vere motivazioni della preannunciata costituzione dell’Agenzia, perché ricordo che quando c’era stata rappresentata la necessità di dividere AMT in AMT gestione e AMI ci era stato detto che quella sarebbe stata una conditio sine qua non per dare slancio e recuperare produttività all’azienda. Invece abbiamo visto che questo, purtroppo, pur essendoci stati piccoli miglioramenti gestionali, non ha sortito nulla di significativo.

Abbiamo anche visto dei rinvii nella presentazione del piano industriale, nel piano tariffario, con oneri a carico del Comune di Genova, e di questo sarebbe opportuno che sapessimo le vere motivazioni.

Un’altra questione che non riusciamo a comprendere è l’operazione della cessione dei mezzi della metropolitana da parte del Comune. Guardandola a naso, io non li vorrei neanche regalati e fossi AMT direi che sarebbe meglio Comune di Genova se li tenesse. Il problema è che questo è un espediente finanziario per consentire di far tornare i conti, ma anche su questo vorremmo chiarimenti.

Io voglio ricordare tutta la serie di polemiche emerse dai partiti di maggioranza contro la precedente Giunta Regionale: il Presidente veniva accusato di non attribuire le risorse necessarie ad AMT; vediamo che questa situazione si ripete attualmente, tant’è vero che la Giunta comunale, con il provvedimento qui presentato richiede, in maniera larvata, al Consiglio di darle forza per chiedere maggiori risorse alla Regione. Io ricordo i proclami contro la Giunta di Centro Destra della Regione! Ora invece questa mancanza di fondi viene messa solo tra le righe, mentre sarebbe giusto evidenziarlo, così come veniva fatto nei confronti della Giunta Biasotti!

Il vero problema di AMT e del Comune di Genova sono le spese perché noi possiamo parlare di coprire il 35%, o il 65%, ma il vero nocciolo della questione è il monte dei costi, e se noi non chiariamo, non ci definiamo con chiarezza quali sono i costi che vanno a costituire il 100%, le risorse non basteranno mai! E’ pertanto opportuno che la Giunta si faccia carico di chiedere come viene composto il monte dei costi di AMT, perché questo è il vero problema: è indispensabile capire se esiste l’opportunità per ridurre questi costi, in quanto sappiamo per certo che, rispetto alle aziende di altre città, l’azienda di trasporto pubblico genovese ha costi esorbitanti, nettamente superiori agli altri comuni.

Recentemente i giornali genovesi hanno riportato intere pagine sui costi eccessivi su determinati capitoli di spesa, come le consulenze, i progetti, ecc.,

più volte abbiamo qui discusso di tante cose: dell'olio, dei giubbotti ecc, quindi il vero problema sono i costi perché se non si sa da cosa è costituito il 100%, sarà sempre difficile e utopistico realizzare il 35%".

RIXI (L.N.L.P.)

"Siamo arrivati in Consiglio Comunale con questa delibera dopo una Commissione Consiliare anche abbastanza tesa, dove mi sembrava ci fossero forze politiche, anche facenti parti della maggioranza, che volevano dire la loro su una delibera che viene fatta passare come delibera di indirizzi del Consiglio Comunale, ma che in realtà è stata elaborata dalla Giunta, evidentemente - devo dire - con il beneplacito della maggioranza, dal momento che nessuno dei suoi componenti è intervenuto. E questo nonostante - ripeto - in Commissione Consiliare ci siano state forze di maggioranza che hanno criticato pesantemente questo tipo di impostazione.

Visto che poi purtroppo i genovesi fanno il conto non su quello che si dice ma su quanto viene approvato in quest'aula, chiedo un atto di responsabilità a tutti i colleghi: chi ha da dire qualcosa su questa delibera, deve parlare oggi ed avere il coraggio delle proprie azioni, perché è chiaro che è una delibera che non piace in quanto non segue quelle che effettivamente sono state le indicazioni emerse nelle Commissioni da parte di diversi gruppi.

Viene presentata una delibera nella quale c'è stata effettivamente una forzatura sulle prerogative del Consiglio Comunale, forzatura perché non sono state fatte delle Commissioni di analisi per andare ad integrare un atto che dovrebbe essere del Consiglio, dove ogni singolo consigliere comunale possa intervenire per dire la sua opinione riguardo alle posizioni da dover tenere, soprattutto una atto che possa inquadrarsi in un progetto più generale che è il progetto della mobilità della città di Genova.

Abbiamo visto i documenti che ci hanno fatto pervenire "brevi manu" a Commissione iniziata, senza dare la possibilità di fare ulteriori approfondimenti su un progetto che sicuramente andrà ad indicare le linee e gli sviluppi magari per i prossimi venti o trent'anni. Io non posso che criticare questo metodo assolutamente lontano da qualsiasi tipo di analisi seria e condivisa in città, riguardo ad un progetto del genere, non perché chi se n'è occupato non sia in grado di farlo ma per il metodo seguito, e soprattutto per il fatto che stiamo parlando di una azienda che ha una situazione catastrofica. Qualcuno in Commissione Consiliare ha detto "ben venga questa delibera, dobbiamo approvarla subito altrimenti l'azienda rischia di dover portare i libri in Tribunale"! E' stato detto e spero che sia stato anche verbalizzato!

Io credo che sia importante andare a fondo sulle problematiche che hanno portato il dissenso in AMT prima di iniziare una nuova strada e credo sia importante che il Consiglio Comunale sia consapevole della direzione che si

vuole prendere. Secondo me questa pratica sarebbe da stralciare dall'ordine del giorno di oggi, non sarebbe da andare a votare in questa maniera! Non credo che la maggioranza lo permetterà, anzi mi sembrava che soprattutto il gruppo dei DS dimostrasse un desiderio molto urgente di chiudere al più presto questa vertenza. Io li capisco, capisco che è una situazione difficile, però l'anno prossimo non mi vorrei trovare a dover riaffrontare gli stessi problemi di oggi! Si può chiudere questo problema oggi con questa delibera, ma se ne possono aprire altri e più gravi: ad esempio nei documenti che ho visto mi è sembrato di vedere che il ponente genovese sia fortemente penalizzato da questa impostazione!

C'è una serie di questioni che non si è voluto affrontare e comunque si vuole votare la delibera, per cui io sono contento di non far parte di questa maggioranza, ma sicuramente ritengo che su un problema del genere, visto che si sono aspettati anni per approvare provvedimenti molto più leggeri, si poteva dedicare ancora un mese di tempo che potesse dare un percorso condiviso sulla proposta”.

FARELLO (D.S.)

“Siamo per avviarci verso la conclusione della discussione per poi aprire la partita dell'illustrazione degli ordini del giorno e degli emendamenti, di cui alcuni sono stati presentati anche dal nostro gruppo che hanno lo scopo di rafforzare la delibera che riteniamo una delibera doverosa, e cercherò di spiegarvi il motivo per cui i Democratici di Sinistra la ritengono doverosa e ritengono vada approvata nella seduta di oggi.

Questo atto deriva dall'analisi fatta dall'amministrazione del piano industriale di una azienda che, proprio in ragione delle difficoltà che ha e dell'impatto che il servizio da essa erogato ha sulla cittadinanza, non può vivere in una costante incertezza. Un piano industriale per una azienda è il fissare obiettivi di breve, medio e lungo periodo in un'ottica di pianificazione di interventi che dovrebbero avere degli effetti, ovviamente sperati rispetto a quelli che vengono proposti, ma finché non vengono messi in atto non si può sapere quali conseguenze abbiano.

Tenere una azienda, sia essa privata o pubblica, nell'incertezza della propria pianificazione industriale sarebbe a nostro parere irresponsabile. Noi abbiamo fissato nel 2004 in Consiglio Comunale una serie di indirizzi che la Pubblica Amministrazione avrebbe dovuto rispettare, oggi abbiamo l'occasione per fare il punto su quegli indirizzi e noi riteniamo che su quelle linee di indirizzo (sui quali c'era stata una parziale convergenza di parti della minoranza sulle decisioni prese dall'amministrazione, visto che la minoranza si astenne sulle due delibere del maggio 2004 e su quelle di giugno) in parte siano state rispettate ed adempiute dall'amministrazione; crediamo che ancora

altre cose vadano fatte e aggiornate e riteniamo che la delibera sostanzialmente recepisca questo, e mi concentro su due cose.

La prima. Noi, a due anni che ci separano da quella voto, oltre ad aver proceduto ad una riorganizzazione del sistema dei trasporti anche in adempimento alle leggi vigenti in questo paese, abbiamo tentato di impostare una nuova cultura della mobilità della città, che ha portato a dei conflitti sul territorio e ne abbiamo avuto esempio ancora oggi; abbiamo fatto, sulla questione del piano parcheggi, la sperimentazione di come questi conflitti possano essere gestiti in maniera più adeguata nei rapporti con il territorio; tuttavia noi pensiamo che quella linea che era sostanzialmente il potenziare il trasporto pubblico e il penalizzare contestualmente il trasporto privato sia una linea sia stata seguita e che debba ancora essere perseguita.

Per questo mi sembra che gli indirizzi contenuti in questa delibera siano adempienti di questo impegno e proseguano su questo impegno.

Il secondo elemento era continuare un confronto chiaro su quali sono le risorse che sostengono il trasporto pubblico che, in buona parte, sono risorse pubbliche, come richiede la legge. Noi evidenziamo un dato assolutamente positivo, e mi spiace per il collega Costa che evidentemente ha difficoltà a stare dietro ai provvedimenti di altri enti, ma la Regione Liguria quest'anno ha stanziato 6 milioni di euro in più per il trasporto pubblico locale, fatto assolutamente inusitato negli ultimi sette anni, ha già previsto ulteriori finanziamenti aggiuntivi per il prossimo anno, però noi raccogliamo le indicazioni della Giunta che ci sono in questa delibera e i criteri che ad oggi la Regione ha proposto per ripartire i fondi aggiuntivi, che comunque ci sono, non sono a nostro avviso, per il loro contenuto di merito, adeguati a soddisfare le esigenze del trasporto pubblico genovese, non perché bisogna togliere ad altri territori per dare al nostro, ma perché è il sistema dei criteri che secondo noi non funziona e da questo punto di vista condividiamo l'impostazione della Giunta su questa delibera.

Vorrei chiarire che come abbiamo tentato di non fare sconti all'amministrazione regionale di Centro Destra, tentiamo di non farne quando riteniamo che faccia cose sbagliate o non sufficientemente giuste neppure all'attuale Giunta di Centro Sinistra. Credo che sia un atteggiamento corretto.

Detto questo, io penso che i problemi di AMT dovranno ancora tornare sul tavolo del Consiglio Comunale, non sono assolutamente risolti e credo che uno dei difetti con cui li affrontiamo sia quello di continuare a vivere questa azienda come un ufficio del comune e non come un'azienda. Anche il ragionamento sulle tariffe forse è viziato un po' da questo tipo di impostazioni".

MUROLO (A.N.)

“Dopo questa dichiarazione di guerra alla Giunta Burlando, credo che il Presidente della Regione non dormirà più sonni tranquilli anche perché abbiamo sempre visto che nei confronti del Centro Destra c’è un certo tipo di atteggiamento mentre quando governa il Centro Sinistra i termini sono di gran lunga sfumati.

Mi è stato consegnato qualche tempo fa una copia di un “Secolo XIX” del 1990 che portava in prima pagina questo titolo “AMT sull’orlo del baratro”: sono passati 16 anni nel baratro c’è andata e nessuno l’ha tirata fuori! Nel frattempo sono stati venduti i gioielli di famiglia (Tono 1, Tono 2), ogni anno torna il problema in Consiglio Comunale, ma dopo 16 anni, premesso che quel titolo fotografava già in allora una situazione di forte crisi del trasporto pubblico, non è cambiato nulla. Infatti ancora adesso dovete fare miracoli, dovete vendere i mezzi della metropolitana, dovete includere i francesi, gli svizzeri, cioè dovete fare della finanza “creativa” per non ammettere che la classe dirigente è fallimentare! In qualsiasi azienda privata la classe dirigente sarebbe già andata a casa, invece la filosofia, la politica che stanno dietro al modo di amministrare AMT, in questi 16 anni sono rimaste pressoché invariate. Noi contestiamo la totale assenza della qualità del servizio: noi diciamo “meno pubblicità e più controllori” e, anche se qualcuno obietta che i controllori costano di più di quanto AMT riesce ad ottenere dal recupero degli evasori, noi sottolineiamo che è un simbolo, è un modo di dare sicurezza al cittadino perché il cittadino sa che, salendo su un autobus, ha la fortuna di incontrare un controllore, si sente più sicuro. Il cittadino che sale sull’autobus e vede una pletora di persone che non pagano il biglietto (lasciamo perdere *chi* non paga il biglietto a Genova), si sente demotivato e si sente disaffezionato nei confronti del trasporto pubblico.

Invece qui abbiamo ancora la cultura di educare il popolo: si costringono le persone a prendere la metropolitana tagliando le linee urbane, non tenendo conto che per cultura e per dati anagrafici degli abitanti di Genova, in gran parte anziani, l’uso della metropolitana non è facile per tutti: un anziano difficilmente usa la metropolitana perché questo significa anche scendere sotto terra e fare un atto che può generare ansia.

Io concludo evidenziando anche le contraddizioni che ci sono in quest’atto: da una parte vorreste che il trasporto pubblico venisse incentivato, ma dall’altra parte, in fregio ai cittadini, agli ambientalisti, a tutte le associazioni e i comitati che qui hanno protestato, vi state preparando a creare nuovi posteggi (vedi Acquasola!).

Quindi la filosofia è quella di creare posteggi in centro e non a corona e di servizio, oppure vogliamo incentivare il trasporto pubblico? Una cosa, infatti è contraddittoria rispetto all’altra.

Questa sera molta gente non dormirà: i pensionati che non sanno come arrivare a fine mese, i commercianti che non sanno se domani guadagneranno più o meno rispetto ad oggi, i liberi professionisti che non sanno se domani avranno nuovi clienti per la propria azienda. Gli unici che stasera che andranno a dormire tranquilli sono i componenti del Consiglio d'Amministrazione di AMT perché sono intoccabili!

E' possibile che tra i responsabili tecnici del fallimento del trasporto urbano dal 1990 ad oggi non ci sia mai stato non dico un colpevole ma almeno un indiziato di colpevolezza?"

CASTELLANETA (LIGURIA NUOVA)

“Da quando c'è stata la vendita del 41% di AMT a questa società privata abbiamo visto una cosa che reputiamo positiva, cioè un maggior controllo sui mezzi. In questi ultimi 2 mesi ho incontrato sui mezzi che frequento normalmente 3 o 4 volte i controllori, cosa rara a vedersi prima. Può quindi essere che qualcosa di muovi; non sappiamo come possa, questa società privata, avere accolto questo contratto prendendo il 41% di una società che è sull'orlo del baratro, cosa che aveva già detto nel 1992, riguardo alla Stato, Amato in Parlamento. Lui non ha pagato per quello che aveva fatto prima ed ora ce lo troviamo ancora come Ministro.

Anche i dirigenti della AMT non avranno nulla a che dire sulla situazione disastrosa dell'Ente che, peraltro, è anche dovuto al comportamento ambiguo dal punto di vista politico di questo Comune. Vorrei sapere chi ha fatto questa delibera per complimentarmi perché si vede, in questa delibera, che il nocciolo della questione è l'aumento tariffario che il Comune non ha il coraggio di sposare, anche se mi sembra una cosa indispensabile.

La delibera della Giunta dice che *“il Consiglio Comunale sottolinea l'importanza del fatto che la Regione abbia individuato nuove risorse che però non sono sufficienti. A questo proposito il Consiglio Comunale chiede che il Sindaco e la Giunta si impegnino nei confronti della Regione per ottenere maggiori risultati”*. Si dice, poi, *“di dare mandato alla Giunta, in ordine alla manovra tariffaria di cui al p.to 1, di richiedere al gestore dei servizi i necessari approfondimenti entro il mese di agosto 2006, così da potere adeguatamente motivare”*.

Se non ci fosse da piangere ci sarebbe da ridere, però noi non piangiamo più perché, tanto, sappiamo che non serve a niente. la chicca finale è quella che se il Comune non accettasse di aumentare la tariffa la differenza dovuta la darebbe il Comune. Il problema, quindi, rimane lì ed ora non avete più alibi perché non c'è più il governo Berlusconi a cui dare la colpa.

Adesso siete arrivati al traguardo finale e non ci sono più possibilità perché vostri sono il Ministero della Infrastrutture, la Regione, la Provincia e il Comune. Voteremo, quindi, sentitamente contro questa delibera”.

DELOGU (COM. ITALIANI)

“Credo che una delibera di questo genere avrebbe forse avuto bisogno di più commissioni perché, comunque, è una delibera importante nella quale ci si assume una serie di responsabilità. E’ una delibera che, purtroppo, proviene da un percorso in cui il Consiglio Comunale, in quanto tale, ha costruito un quadretto dove poi dentro c’è un accordo tra Comune e Transdev. I limiti di questa delibera non sono politici ma tecnici e dovuti ad un contratto tra due società: una francese ed una genovese. Mi sarebbe piaciuto capire dove porta, per esempio, il fatto di cedere i pezzi della metropolitana, anziché l’aumento della tariffa, ad AMT e cosa significa in termini di programmazione futura della linea metropolitana.

Non c’è scritto perché sta dentro a tutto un contesto che poi, spero, andremo a discutere con il piano urbano della mobilità e con il piano integrato della mobilità a cui ho già dato un’occhiata vedendo che l’Architetto Piano fa abbastanza buona scuola. E’ infatti un bell’affresco ma poi, in pratica, non dice niente. Addirittura il PUM prevede i fondali del Porto di Genova che è una cosa interessante ma non so cosa possa significar rispetto al piano urbano della mobilità.

Credo che, di fronte ad una delibera che si assume delle responsabilità grosse, abbiamo perso un’occasione per poter approfondire questa tematica, considerato che a monte manca il discorso del Consiglio Comunale sul contratto di servizio. Io, di fatto, il contratto di servizio lo conosco perché, gentilmente, il presidente della commissione trasporti, a cui va il merito di essersi riuscito a procurare un sacco di documenti a differenza del precedente presidente che non aveva santi in paradiso e si era riuscito a procurare solo pochi documenti.

Il Contratto di servizio noi non lo abbiamo discusso ed oggi, di fatto, discutiamo una cosa di cui non siamo i genitori. Ho piena fiducia nella trattativa e spero che Genova non sia la Waterloo di Transdev che dimostri, anche qua, la capacità manageriale. Qualche preoccupazione ce l’ho ma di trasparenza e democrazia. Onestamente quando persone che non possono certo essere attribuite al radicalismo di sinistra, come il Presidente della Circoscrizione centro-ovest, denunciano il fatto che la linea n. 32 è stata tagliata senza un percorso democratico mi chiedo dove vogliamo andare a parare sulla questione dei municipi dove tutto sta dentro a un percorso di trasparenza, democrazia, e partecipazione.

Ci siamo assunti, con il contratto che dicevo prima, l’obbligo di creare corridoi di percorribilità e quant’altro non avendo fatto, neppure qua, un

percorso serio con le Circoscrizioni. Non mi si venga a dare la solita risposta che le Circoscrizioni sono sempre contrarie perché se riuscissimo, finalmente, a fare un ragionamento davvero integrato sui parcheggi che servono realmente, e non quelli che servono ai privati, tipo Villa Rosa per costruire il quale ci siamo fatti un bel depliant pubblicitario in carta patinata che è costata parecchi soldi, i parcheggi di interscambio per cui erano state individuate alcune aree che, non si sa come mai, sono bloccate. Faccio un esempio per tutti: il palazzo della Fiat in via Dino Col che si posizionava presso una delle uscite più frequentate di Genova. Non si sa come mai ma risulta che questo non diventerà più un parcheggio ma un qualcosa di diverso per uno scambio con qualche società di costruzioni.

Di fronte a uno scenario di questo tipo credo che una delibera così importante e che assume anche dei ruoli di responsabilità abbiamo presentato due emendamenti che ci sembravano coerenti con quanto diciamo perché credo che, ad oggi, sia innegabile che tutto il percorso che avevamo individuato nella famosa delibera quadro del Consiglio Comunale non è attuato, per cui onestamente non posso votare il p.to n. 9 della delibera. Se l'emendamento che illustrerò non verrà accettato è chiaro che il nostro sarà un voto d'astensione e a settembre vedremo come sarà andato avanti il piano.

E' chiaro, a questo punto, che lo scontro diventerà istituzionale con la Regione e non credo che i colleghi dei D.S. e della Margherita hanno fatto quell'ordine del giorno tanto per fare qualcosa. C'è un problema di riequilibrio sul fondo regionale dei trasporti, il che significa andare ad intaccare quelli che oggi, magari, prendono più soldi (magari un feudo bianco della Regione Liguria) perché vorremmo capire come sono distribuiti. E' anche un'assunzione di responsabilità perché fino a ieri ce la prendevamo con il Governo Berlusconi e Biasotti.

Chiudo dicendo che aspettiamo la questione dell'emendamento per decidere quale sarà la nostra posizione sul voto, però abbiamo perso un'occasione per provare a intersecare il piano urbano della mobilità, il piano integrato della mobilità e la questione di AMT. Mi dimenticavo un particolare: quand'è che vorremo discutere la situazione di AMI, visto che ci sono 300 dipendenti a rischio?"

NACINI (P.R.C.)

"Come gruppo non abbiamo presentato ordini del giorno od emendamenti ma avevamo partecipato alla discussione in Commissione e certe cose sono state riprese negli ordini del giorno, pertanto la nostra posizione non può che riaffermare le cose a livello politico perché qui qualcuno ha molte certezze ma poi non si riesce a far rispettare le delibere che la maggioranza ha votato.

Come si è detto in commissione mi sembra che il neoliberismo sul problema di AMT vola alto e non solo per il problema delle divisioni, ma addirittura dei tagli dei servizi. Dico ancora a chi crede in certa sinistra di stare attento a questa delibera; non solo, dicevo anche in commissione che nel secondo punto, come qualcuno ha già detto nel suo intervento, il problema tariffario non è un problema aziendale come diceva il capogruppo dei D.S. ma è un problema sociale di questa Amministrazione e rimandare le cose fino ad agosto secondo me è una presa in giro.

Come ho detto in commissione, ed è per questo che non abbiamo portato né mozioni, né ordini del giorno, l'Amministrazione deve prima fare i servizi e poi saremo disponibili anche ad aumentare il biglietto. Questa, ormai, è una linea neo-liberista incredibile di questa Amministrazione”.

STRIANO (MARGHERITA)

“Penso che in questo Consiglio non abbiamo ancora ben metabolizzato, il che produce effetti negativi, il passaggio e l'entrata nell'ambito della società Transdev con tutto quello che è successo.

Se non riusciamo a chiudere questa pagina e a incominciare a ragionare sugli sviluppi industriali di questa società rendiamo un cattivo servizio alla società stessa. Ho sentito dire, prima, che il Consiglio Comunale non ha possibilità di intervenire con le proprie funzioni di controllo, sull'assetto industriale e sulle strategie.

Non sono d'accordo su questo perché discutere oggi del piano industriale secondo me significa discutere sull'assetto industriale e sulle strategie di trasporto pubblico locale. Se noi oggi leggiamo il piano industriale che ci è stato sottoposto oggi dobbiamo discutere anche di intermodalità tra trasporto su gomma e su rotaia, tra metropolitana e trasporto ferroviario regionale; significa anche discutere di corsie gialle e della realizzazione di parcheggi di interscambio in questa città.

Significa discutere del servizio che fornisce oggi AMT che è l'unica città in Europa che, da sola, fornisce tutti i milioni di chilometri ai nostri cittadini. Se non cominciamo, in questo Consiglio Comunale, a ragionare sul futuro assetto industriale di questa società continuiamo ad andare nella direzione che prima indicava il collega Farello, cioè della politica che vuole continuamente controllare la gestione di una società e no vuole determinare, invece, gli indirizzi e gli strumenti di controllo di quella società.

Questo, secondo me, è un compito di cui ci stiamo colpevolmente privando e così facendo non avremo, poi, la legittimità di determinare le future linee di indirizzo e lamentarci della nostra poca capacità di controllo. Oggi dobbiamo riprendere la discussione e c'è qualcuno che ha sollevato perplessità sul fatto dell'acquisizione delle carrozze della metropolitana da parte di

Transdev, ma parlare di quello significa parlare dell'integrazione del servizio metropolitana con il servizio trasporto su gomma di AMT e degli scenari di questi due servizi con il trasporto ferroviario regionale.

Secondo me ci stiamo privando di una facoltà di indirizzo importante e parlare della rimodulazione della tariffa significa non solo andare a incidere su una voce importante del bilancio di AMT ma anche andare a incidere su alcuni sprechi che oggi non sono accettabili. Ad esempio non ritengo un abominio quello di aumentare il biglietto di AMT, mentre ritengo un abominio non ridiscutere tutti i parametri del costo di quel biglietto e vedere se, per esempio, le esenzioni chiediamo sugli abbonamenti rispondono ad un criterio di equità sociale. Dobbiamo vedere le corsie gialle? Rivediamole tenendo a mente che siamo in una città che sicuramente non facilita il trasporto pubblico, con strade piccole in salita e discesa, ma se vogliamo dare efficienza al trasporto pubblico non possiamo non considerare le corsie gialle con la loro protezione. Se vogliamo fare un dibattito sul trasporto pubblico dovremo affrontare questi temi, senza illudere uno dei temi principali che è quello del trasferimento delle risorse da parte della Regione.

La legge Burlando determinava un trasferimento pari al 65% dei costi-servizio. Ad oggi questo non solo non c'è stato ma non c'è stata neanche la rivalutazione di quello che era il trasferimento originario. Penso che non discutendo di questo sottraiamo, ribadisco, quella funzione di indirizzo e controllo della quale ci lamentiamo ma che poi non esercitiamo".

COSMA (G. MISTO)

"Come ho detto in commissione c'è uno scarto tra quello che è il piano industriale e l'estratto del piano industriale del triennio 2006 - 2008 che è un piano industriale che condivido perché dice molte cose e chiare su come vuole ottimizzare i servizi e la rete. Dice infatti con chiarezza che vuole raggiungere un equilibrio di sintesi tra il fatto sociale e quello economico, tra l'aspetto sociale, che oggi è forse sbilanciato, e quello economico. Diversamente abbiamo fatto un'operazione sbagliata.

Il piano industriale vuole migliorare la qualità e l'efficienza del servizio, dicendo anche come, ed è forse più realistico, da questo punto di vista, di quanto non vogliamo essere coscienti. Dice anche come si costruisce un'interconnessione tra la gomma, il ferro e non solo. Sono uno di quelli che pensa che se un'azienda deve fare il mestiere di trasportare i passeggeri genovesi deve essere un'azienda a farlo.

Per spiegarmi meglio, questa azienda deve avere potestà di gestire il trasporto complessivo della città. Non capisco perché ci debba essere chi gestisce il ferro e chi gestisce la gomma e dobbiamo arrivare a rendere capace AMT, l'azienda che abbiamo voluto trasformare, perché non dimentichiamoci

che siamo partiti da una condizione in cui l'azienda era allo sfascio completo. Rischiamo, se non facevamo quell'operazione che abbiamo deciso di fare, di andare a portare i registri alla Magistratura. Abbiamo dato una svolta che dobbiamo sostenere dando forza ed energia anche all'altro pezzo, cioè l'AMI.

Purtroppo c'è uno scarto tra l'atto deliberativo ed il piano industriale. Forse è stata costruita male perché non si valorizza bene quello che si vuole fare. La questione tariffari la vedremo dopo, ma se poi leggo nel dispositivo 10 righe a pag. 12 trovo la forza per dire che ho partecipato ad una trasformazione e rendo l'azienda in grado di andare fino in fondo perché guai se ci fermassimo, oggi, in mezzo al guado.

Quelle di prima, invece, dicono cosa fa Transdev nel mondo, ma quello lo posso saper dal sito Internet. In queste 20 righe di pag. 12 e 13 ritrovo tutto quello che mi ha fatto credere di poter trasformare l'azienda e di dargli gambe. A noi, una volta che abbiamo fatto l'atto di indirizzo, dobbiamo dare l'atto di gestione ad AMT, perché non dobbiamo gestire noi, ma quello di cui siamo deficitari è l'atto di ritorno, cioè il controllo.

Quello che sostengo è che dobbiamo pensare alla costruzione di un'agenzia esterna per il controllo delle aziende; dobbiamo farlo come l'hanno fatto in altre nazioni e non si tratta di un'autorità ma di un'agenzia di professionisti che tutela tutti.

Penso che noi sappiamo bene quali sono le azioni del Comune: la politica del traffico a sostegno del trasporto pubblico locale (è una scelta rispetto al privato), la realizzazione di infrastrutture a supporto (qui si rilegga il PUM e il PIM) e, se il caso, anche l'adeguamento tariffario. Queste sono le azioni di indirizzo che competono al Comune.

Le azioni del gestore sono altre e qui c'è il controllo sul gestore ma sono dichiarate nella delibera. Sinceramente fermarci ora, in mezzo al guado, significa mandare a bagno tutto quello che abbiamo fatto fino ad ora e non consentire ad AMT di tentare questa svolta nuova".

ASSESSORE MERELLA

"Vorrei fare osservare che la discussione, per quei pochi che sono rimasti l'altra volta in commissione, è stata molto importante e che si è protratta per lungo tempo, cercando di entrare nel merito delle tante questioni che si sono poste. Purtroppo la commissione non ha lavorato al meglio della sua composizione e il dibattito si è poi ristretto a 5 o 6 consiglieri.

Ritengo, intanto, legittimo da parte di chiunque esprimere le osservazioni che sono state fatte: chi ne parla bene, chi ne parla male, ma ci sono fondate ragioni perché ci sia il massimo dell'attenzione da parte del Consiglio Comunale su un processo che è molto delicato ed è giusto che il Consiglio Comunale pretenda di parlarne anche se questo viene a valle di un iter

molto complesso che ha portato, sulla base di un indirizzo votato dal Consiglio Comunale nel dicembre 2004, a un'operazione che è stata l'unica fino ad oggi fatta in Italia e che sta facendo caso anche in Europa in quanto molto diversa da quelle che erano previste nella legge Burlando n. 422 quando imponeva la liberalizzazione del mercato e, quindi, il sistema delle gare. Abbiamo avuto la fortuna di trovare un partner industriale che deve dare quelle garanzie che il Consiglio Comunale oggi richiede e che sta lavorando esattamente in quest'ottica.

Penso, quindi, che la discussione non possa essere conclusa ora sul piano formale. Sul piano sostanziale, della possibilità per il Consiglio Comunale, nelle forme che ritiene o la commissione o specifici gruppi di lavoro, ci siano ampie occasioni per poter non solo controllare e verificare se l'indirizzo dato viene mantenuto nel tempo ma anche per interloquire, di volta in volta, sui passaggi più delicati che il piano industriale ci porrà di fronte. Lo stesso dispositivo della delibera nei nove punti, ancorchè emendabili secondo alcune proposte che sono pervenute, rimanda a ulteriori approfondimenti che sarà inevitabilmente necessario senza arrestare il processo in corso, portare come elementi di discussione all'attenzione del Consiglio perché l'attività si intreccia inevitabilmente con due strumenti di pianificazione di cui uno, molto importante, è il PUM. Avete avuto la documentazione ed è vero che si parlava di fondali; non a caso perché quando si parlava a proposito di un'osservazione che è stata fatta di un emendamento di trasporto via mare, si faceva riferimento al fatto che i fondali del porticciolo di nervi, se non dragati, non consentono l'accosto di battelli per il trasporto di persone.

Il PUM, è lo strumento che ci consentirà di indirizzare il sistema del trasporto delle persone e delle merci nella nostra città e su questo poi incardinare anche l'attività di AMT. Un po' meno il PIM che è uno strumento che risponde più alla logica di fornire alla Regione elementi sui quali chiediamo finanziamenti molto modesti dal punto di vista della possibilità di erogazione che non ha la valenza del PUM, ma deve essere comunque coerente per le cose che vengono fatte per cui domani, come abbiamo fatto negli altri anni, quando esamineremo in commissione il PIM bisogna che le richieste che facciamo per opere siano esattamente coerenti con gli altri strumenti che abbiamo discusso.

Volevo fare solamente questa osservazione non potendo rincorrere, su ogni singola osservazione che merita comunque il massimo dell'attenzione. Dico solo che non mi pare sia un'esplosione di neoliberalismo e, anzi, prevale più un atteggiamento da socialdemocrazia di tipo conservatore perché il neoliberalismo, applicato in questo contesto, avrebbe imposto sacrifici molto più ampi. La stessa posizione del Sindaco che dice che, pur in presenza della necessità di adeguare il costo del biglietto, siamo per non aumentarlo e per fare un ragionamento di tipo diverso, dimostra semmai una tendenza opposta a quella neoliberalista a cui faceva riferimento”.

CECCONI (F.I.)

“Intervengo sull’ordine del giorno n. 1.

Tutti i giorni ne sento una nuova. Si parla di filobus di 18 metri, di quattro società e di una holding e non ho voluto intervenire per non entrare nel merito. Il nostro gruppo ha dato fiducia alla costituzione di queste società per un risanamento e vorremmo continuarla a dare, però se non si prendono provvedimenti non si fa niente perché qui rischiamo veramente di fare del male all’azienda.

Ora, dopo l’estate, entreremo nel “semestre bianco” e presentando questo ordine del giorno volevo semplicemente chiedere al consiglio di dare mandato ad AMT sull’organizzazione del lavoro perché la colpa delle disfunzioni sulle linee AMT sono colpa nostra come consiglieri perché quando leggo il contratto di servizio fatto con i francesi trovo scritto che entro l’1 luglio devono essere fatte le corsie gialle. Non è stato fatto invece nulla ed il Comune pagherà una penale.

L’organizzazione del lavoro di cui parlo deve avvenire con l’accordo dei sindacati, ma se non diamo mandato subito di farle c’è il semestre bianco, arriviamo al 2007 e ci vogliono altri soldi per AMT. Ha ragione Murolo quando dice che i dirigenti vivono tranquilli perché non devono discutere e litigare con nessuno e alla fine prendono lo stipendio. Noi sollecitiamo la Regione perché gli diano i soldi, ma se rischiassero il posto di lavoro e lo stipendio si darebbero allora da fare.

Voglio fare un semplice esempio quando parlo di organizzazione del lavoro. I controllori, ad esempio, fanno sei operazioni mentre il verificatore di titoli di viaggio ne fa una. Dico questo perché il controllore deve stare in mezzo alla strada e non imboscato negli uffici o nelle rimesse. Le operazioni che fa sono: il controllo del personale, il controllo della frequenza degli autobus, mettere in battuta se non lo sono, verifica dei titoli di viaggio e qualche altra cosa.

Sull’organizzazione dei turni del personale viaggiante si possono risparmiare, minimo, sei o sette miliardi perché ci sono turni unici con interruzione di un’ora e mezza nel corso della quale sono pagati. Siamo alla follia perché se il turno è pesante si può spezzare con una riorganizzazione che porta al risparmio che ho detto. Certamente bisogna trattare con i sindacati.

Faccio un altro esempio: tutte le rimesse fanno l’accentramento del servizio. Una volta si faceva accentrato in direzione Via Montaldo ma oggi lo fanno tutti i controllori ma questo quanto costa di personale? Accentrando il servizio si risparmiano diversi miliardi. Per tacere poi di altre situazioni.

Chiedo solo l'approvazione di questo ordine del giorno al Consiglio per la riorganizzazione del lavoro, dando mandato ad AMT a trattare con i sindacati per la riorganizzazione del lavoro".

FARELLO (D.S.)

"L'ordine del giorno n. 2 sottolinea un elemento che nella delibera non è stato ripreso ma che era nelle delibere del 2004, ovvero che tra gli obiettivi dell'Amministrazione per migliorare il livello complessivo della qualità della mobilità l'individuazione e la realizzazione di alcuni parcheggi di interscambio. Non siamo in condizione di dire dove, ma dovrà proporcelo l'Amministrazione insieme all'Azienda; del resto anche nel bando di gara e nel piano industriale questo elemento è presente. Anche per integrare questo tema parcheggi che, sappiamo benissimo, spesso e volentieri crea delle dolenti note (ne abbiamo avuto la dimostrazione ancora oggi in Consiglio). Abbiamo la grande opportunità di poter discutere, domani, il piano integrato della mobilità e nei prossimi giorni, oltre questa delibera, le linee di indirizzo del PUM. Chiediamo che prima della prima scadenza, che è vincolante, ovvero l'invio in Regione del PIM entro il 31/05/2006, ci sia da parte dell'Amministrazione un'evidenza di quello che si vuole fare sui parcheggi nel collegamento tra i due provvedimenti.

L'ordine del giorno n. 3 è di sostegno alla Giunta rispetto a quello che è stato già acquisito in delibera nella contrattazione con la Regione per quanto riguarda i criteri di ripartizione delle risorse aggiuntive per il Fondo Regionale trasporti. Continuiamo a pensare che dal momento in cui si dovrà porre mano, entro l'estate, alla legge regionale n. 31/98 sia razionale porre mano alla ristrutturazione dei bacini così come sono oggi configurati, tenuto conto anche del fatto che oggi nel bacino extraurbano, i cui i servizi insistono molto sul Comune di Genova soprattutto per quanto riguarda il vecchio extraurbano genovese, che è tuttora un bacino a se, almeno i due bacini extraurbani vadano accorpati. Se poi si può arrivare alla definizione di un bacino unico forse, con i movimenti che abbiamo fatto in questi anni, sarebbe auspicabile.

Chiediamo quindi di aprire un confronto con la Regione anche su questa partita (ho visto ancora oggi nella rassegna stampa alcune dichiarazioni del presidente della Regione Liguria che fanno seguito anche alle dichiarazioni fatte dall'assessore Merlo anche in occasione dei Consigli Comunali congiunti del gennaio scorso per quanto riguarda la questione delle Ferrovie). Sappiamo che l'integrazione tra trasporto ferroviario e su gomma nella nostra città è fondamentale e che molti dei problemi che oggi ci troviamo ad affrontare per il trasporto su gomma sarebbero più facilmente risolvibili con una maggiore efficienza ed efficacia del trasporto ferroviario su un livello metropolitano. Forse è il caso di ragionare, oltre che sulle integrazioni tariffarie che sono state salvaguardate dai recenti accordi tra AMT e Trenitalia, sull'apertura di un

ragionamento su un livello gestionale sia amministrativo, sia industriale, con l'Agenzia.

Apriamo un tavolo di confronto per cui la regia e la gestione dei due trasporti, almeno nell'area del bacino G e, secondo me, nell'area metropolitana genovese siano valutati come la possibilità di arrivare ad una gestione unica”.

DELOGU (COMUNISTI ITALIANI)

“Con l'emendamento n. 1 chiediamo di emendare il propositivo della delibera al p.to 8. Dopo la frase “.... *l'ulteriore miglioramento dell'organizzazione del servizio di trasporto offerto ...*” *cancellare la frase “... anche attraverso la razionalizzazione e riduzione dei costi operativi”*. Chiediamo questo emendamento perché la razionalizzazione dei costi operativi è una “mission” dell'Azienda, non gliela do io. Non può poi l'azienda dire che gliel'ha chiesto il Comune. Vada ad un confronto con i sindacati, decida quali sono le riduzioni dei costi (se vuole riduce anche i costi delle consulenze che tanto scandalo hanno creato visto a chi arrivavano le prebende) mi va bene. Non posso però dare questo tipo di indicazione anche perché non vorrei poi essere usato come la classica “foglia di fico”.

Il punto n. 9 è abbastanza contraddittorio perché se leggo la delibera dico che la nuova società sta operando in base all'accordo stabilito tra il Comune e la società francese. Oggi, però, considerato che sta scritto in delibera, non ha ancora ottemperato a quello che era il quadro emanato dal Consiglio Comunale. Quindi dire oggi che sono stati adempiuti gli indirizzi mi crea sinceramente qualche problema per cui chiedo di abrogarlo o, in alternativa, di formularlo diversamente. A maggior ragione il fatto che entro agosto o, meglio, entro settembre, si ritornerà in Consiglio per discutere il piano finanziario rispetto al fatto degli adeguamenti tariffari o meno”.

FARELLO (D.S.)

“L'emendamento n. 2 che proponiamo come D.S. e Margherita raccoglie il desiderio di tentare di risolvere in maniera razionale e ragionevole il tema dei conflitti che si aprono inevitabilmente sul territorio quando si vanno a fare interventi che incidono in maniera abbastanza pesante sulle abitudini delle persone per quanto attiene alla sosta e alla mobilità. Abbiamo verificato, nel caso dell'applicazione del piano della sosta che anch'esso, nella sua prima fase, è stato di difficile gestione del consenso, che l'attivazione e il funzionamento dei comitati di monitoraggio che sono stati realizzati sia nella Circoscrizione Medio Levante in maniera immediata, sia nella Circoscrizione Centro Est dopo qualche problema, hanno permesso la gestione anticipata di quelle

problematiche che poi oggi ci troviamo ad affrontare quando la frittata è già bella che fatta.

Visto però che abbiamo già applicato un modello che sostanzialmente ha funzionato e che è un modello di partecipazione, chiediamo con questo emendamento di applicare questo modello in tutte le 9 Circoscrizioni e, quindi, non soltanto in Centro Est e Medio Levante, e di estendere le competenze dei comitati di monitoraggio non soltanto alla sosta ma ai temi della mobilità in generale (per essere chiari sosta, strisce gialle, revisione delle linee) in modo tale che la consultazione con il territorio venga fatta prima dell'applicazione degli interventi.

Chiediamo e vogliamo che sia specificato in delibera che a questi comitati di monitoraggio siano presenti rappresentanti dell'amministrazione Civica, dei Consigli di Circoscrizione, delle due aziende interessate (AMI per quanto riguarda la questione sosta e AMT per tutte le altre questioni), la Polizia Municipale che ha una sua caratteristica specifica di intervento, visto anche alcuni elementi del piano industriale presentato da AMT, e le rappresentanze spontanee dei cittadini che nel confronto tra Consigli di Circoscrizione che conoscono i soggetti territorialmente rappresentativi e l'Amministrazione Comunale siano considerati rappresentativi di istante precise del territorio.

La costituzione di questi comitati di monitoraggio, la loro consultazione permanente e la valutazione in quelle sedi degli interventi presi penso possano risolvere molti di quei problemi che oggi ci troviamo ad affrontare (vedi il 32 e quant'altro). Ovviamente essendo i temi della mobilità, come sarà sempre di più anche il tema della sosta, non limitabili ai singoli confini delle singole nove circoscrizioni, prevediamo già con la proposta di emendamento che i singoli comitati possano anche riunirsi in sedi congiunti quando gli interventi riguardano territori limitrofi (penso Val Polcevera, Medio Ponente, Sampierdarena che è un grumo di difficoltà dal punto di vista trasportistico molto importanti). E' inutile riunire i comitati di monitoraggio uno per uno ma si riuniranno tutti insieme e si valuterà l'opportunità e l'efficacia dei vari interventi".

BRIGNOLO (VERDI)

"Intervengo sugli emendamenti dal n. 3 al n. 5. Il primo emendamento è relativo al punto 3 del dispositivo della delibera dove si chiede di mantenere gli indirizzi già approvati dal Consiglio in ordine agli interventi già avviati e in corso di estensione per la realizzazione delle corsie riservate per la circolazione dei bus e l'integrazione con le stazioni del servizio ferroviario regionale e della linea metropolitana di Genova.

Contestualmente a questo volevo che venisse indicato anche l'ennesimo tentativo per cercare di istituire un collegamento di trasporto pubblico via mare

tra Ponente e Levante. Soprattutto il Ponente avrebbe delle condizioni favorevoli dal punto di vista della fattibilità di questa operazione e so che ci sono già stati dei tentativi e della gare che sono andate deserte. Con questo emendamento chiediamo che venga prevista la possibilità di istituire un servizio di trasporto pubblico anche via mare.

Venendo all'emendamento successivo, al p.to 4 della delibera dopo la frase "*... dei previsti ulteriori miglioramenti derivanti dall'aumento dei passeggeri e trasportati conseguenti anche dal mantenimento delle politiche di incentivazione dell'uso dei servizi di trasporto pubblico locale*" chiediamo che vengano attivate, già nel corrente anno, delle implementazioni dei servizi delle linee periferiche collinari. Anche qua bisogna fare dei distinguo nel senso che abbiamo visto che esistono delle linee che si sovrappongono (non è questo il caso) e si chiede, come già fatto in commissione, che venga fatto un ragionamento il più possibile condiviso per quanto il servizio delle linee periferiche collinari e che venga meglio definito il progetto di trasporto pubblico per quanto riguarda la Valbisagno che comprenda le indicazioni di Marassi, Staglieno e Molassana.

Con l'emendamento n. 5 richiediamo che nel quadro di riferimento più generale costituito per le attività per la predisposizione del PUM, piano urbano della mobilità del Comune di Genova, venga anche inserito il Piano Integrato per la mobilità. Questo per evitare che ci possano essere discordanze tra i due documenti. In sostanza chiederemmo che questi due documenti fossero molto interfacciati e, quindi, vorremo appunto aggiungere la frase: "*.... e del Piano Integrato della Mobilità del Comune di Genova da parte dell'unità del progetto di Piano Urbano della Mobilità e Trasporti di intesa con le Circoscrizioni*". Sono richieste che si ricollegano in parte a quanto chiedeva il collega Farello precedentemente".

ASSESSORE MERELLA

"L'ordine del giorno n. 1 potrebbe essere accolto se avesse una premessa diversa e se il dispositivo contenesse qualcosa di più. Non condividiamo l'affermazione che AMT versa in pessime condizioni perché non è assolutamente vero e la richiesta di riorganizzazione deve essere fatta nel rispetto della contrattazione sindacale nell'ambito di una corretta gestione dei rapporti interni all'azienda tra lavoratori, sindacato e azienda stessa. Se l'ordine del giorno viene modificato con l'aggiunta della frase "*... nel pieno rispetto della contrattazione sindacale*" va bene.

Gli ordini del giorno nn. 2 e 3 vanno bene.

Sull'emendamento del consigliere Delogu va bene l'eliminazione della frase al p.to 8 del dispositivo, mentre al p.to 9 anziché abrogare proponiamo di emendare il dispositivo attraverso l'inserimento di una breve frase che dica "di

ritenere che sono in corso di adempimento gli indirizzi approvati dal Consiglio Comunale con le proprie deliberazioni, fatti salvi gli impegni relativi alle attività già svolte". Per noi così va bene, così come va bene l'emendamento n. 2.

In merito all'emendamento n. 3 per essere realisti o qualcuno ci dà i soldi per fare quel servizio (ma ce ne vogliono veramente tanti quanti quelli necessari per mantenere AMT) altrimenti occorre indicare "nel rispetto dell'equilibrio costi/ricavi". Perché il servizio del trasporto via mare, ammesso e non concesso che oggi possa arrivare fino a levante, non ci arriva per mille motivi ivi compreso il fatto che manca una protezione a mare e quindi andrebbe in mare aperto oltre al fatto che non ci sono stazioni intermedie. Diciamo che il principio della cosiddetta "metropolitana del mare" è un indirizzo che il Sindaco ci ha dato già qualche anno fa e quindi lavoriamo in questa prospettiva però siccome abbiamo visto che il costo è molto elevato e i ricavi, in base ad un biglietto di un euro-un euro e mezzo, non coprono che in minimissima parte le spese, non abbiamo mai trovato un operatore disposto a venire alle nostre condizioni, pur avendo fatto più gare.

Per noi questa affermazione "nel rispetto dell'equilibrio costi/ricavi" è di fondamentale importanza, per cui mi rivolgo al consigliere Brignolo per dire che sarebbe migliore la formulazione "contestuale al servizio di trasporto collettivo" anziché "pubblico", perché per collettivo intendiamo che possono essere iniziative pubblico-private e quindi miste o anche solo private sulla base di un accordo con l'Amministrazione comunale, eventualmente in presenza di fondi regionali. Voglio ricordarvi che già oggi il concetto di "trasporto collettivo" viene usato molto di più in tutti i documenti della Comunità Europea al posto di "trasporto pubblico" perché è una scelta di fondo che ha mille ragioni per essere difesa."

BRIGNOLO (VERDI)

"Siccome mi piace parlare in maniera molto chiara dico che secondo me il trasporto pubblico via mare, a prescindere dal discorso costi/ricavi, funziona solamente se se ne può usufruire tramite un biglietto integrato. Sui costi io posso essere d'accordo anche con lei, però vorrei vedere i costi della metropolitana che senz'altro sono molto più elevati (100 milioni di euro a chilometro) mentre il trasporto a mezzo battello costa molto di meno.

Quello che io volevo chiedere è se il trasporto per il Comune di Genova ha una valenza sociale o meno, perché noi ci stiamo battendo con le corsie gialle, le corsie blu e via dicendo mentre qua avremmo le corsie aperte e libere. Certamente l'unica maniera per far funzionare il trasporto è che questo diventi pubblico, non collettivo. Io concordo con lei che finora ha sempre funzionato e ci possono essere dei finanziamenti, però il motivo di questo emendamento sta

nel fatto che al trasporto via mare venga riconosciuta pari dignità del servizio della metropolitana, degli autobus e dell'eventuale servizio del tram."

ASSESSORE MERELLA

"Questo discorso non regge. Se lei mi parlasse di una nave veloce allora i costi si avvicinerebbero a quelli della metropolitana, ma si tratta di due sistemi completamente diversi: parliamo di un sistema che trasporta circa 20.000 persone all'ora contro un sistema che può trasportare in un'ora 200-400 persone al massimo. Vorrei ricordare che abbiamo realizzato un punto di partenza con finanziamenti pubblici proprio allo scopo di incentivare questo trasporto. Quello che non abbiamo attivato fino ad oggi è dovuto al fatto che di volta in volta gli operatori non stavano nei costi."

BRIGNOLO (VERDI)

"Se viene tolta la dizione "trasporto pubblico" per me questo emendamento non va bene."

ASSESSORE MERELLA

"Bene, do' lettura della frase così come risulta dalle modifiche: "Contestuale al servizio di trasporto pubblico via mare che prevede un collegamento organico tra le delegazioni del ponente, in prospettiva del levante, al centro città nel rispetto dell'equilibrio tra i costi e i ricavi.".

L'emendamento n. 4 va bene. L'emendamento n. 5 è un po' superfluo ma va comunque bene."

PILU (GRUPPO MISTO)

"Vorrei proporre la seguente modifica all'ordine del giorno n. 2 presentato dai colleghi Farello e Striano perché, pur comprendendo lo spirito dell'o.d.g., intenderei renderlo un po' più efficace: laddove si dice "ad individuare nel più breve tempo possibile le aree idonee alla realizzazione di parcheggi di interscambio" toglierei "anche" e aggiungerei "attraverso il supporto e il confronto con i Consigli di Circoscrizione del territorio interessato"."

FARELLO (D.S.)

"Mi sembra che il concetto sia esattamente lo stesso quindi non c'è nessun problema."

PILU (GRUPPO MISTO)

"Vorrei proporre, altresì, una modifica all'emendamento n. 2 laddove si parla del fatto che siano consultati questi comitati perché, pur comprendendo anche in questo caso lo spirito, non vorrei che restasse soltanto una forma di consultazione poco incisiva. Anche se mi rendo conto che non si può cambiare totalmente un provvedimento tuttavia il fatto di creare un organismo di coinvolgimento importantissimo come questo senza effettiva capacità di incidere non ha senso, per questo io troverei una formula un po' più vincolante."

FARELLO (D.S.)

"L'emendamento è scritto in una formulazione che è stata concordata con i Presidenti di circoscrizione - per lo meno con quelli appartenenti ai gruppi che hanno proposto questo emendamento - e con i capigruppo delle Circoscrizioni quindi, dovendo essere costretto a rimandare la definizione delle competenze su questo tema tra la Civica Amministrazione e le municipalità future alla definizione delle forme di decentramento, ritengo che attualmente la formulazione non possa che essere questa anche nel rispetto delle regole dell'amministrazione. Se poi in sede di discussione sulla riforma delle municipalità decideremo che anche il tema della mobilità in alcune sue articolazioni è di diretta competenza delle circoscrizioni ovviamente non ci sarà nessun problema, tranne le logiche conseguenze. Ribadisco, però, per correttezza che questa formulazione è frutto di un accordo con i rappresentanti delle Circoscrizioni pertanto, pur comprendendo la sottolineatura che faceva il collega Pilu, non ritengo in questo momento corretto cambiarne la natura."

BERNABO' BREA (A.N.)

"Caro Presidente, riprendo il mio intervento perché lei prima mi aveva brutalmente interrotto negandomi 5 minuti e un secondo mentre altri avevano parlato anche per 8 minuti, ma d'altra parte questa è la regola: la maggioranza può parlare a ruota libera mentre l'opposizione ha veramente i minuti contati."

Nel merito di questa delibera devo rilevare che questa veramente indica quanto sia stata fallimentare la Giunta Pericu. Continuiamo ad avere il "buco AMT", infatti non è bastata la vendita e la privatizzazione del 41% dell'azienda in quanto in realtà il baratro resta lo stesso. Ha un bel dire l'Assessore Merella in merito al fatto che la situazione non è drammatica: la situazione è sicuramente drammatica e preoccupante. Con questa delibera si rinvia alla prossima Giunta la quale, analogamente ad altri settori, si troverà di fronte al nulla assoluto e dovrà far fronte ad una situazione economica disastrosa perché come sempre

non sono state prese decisioni nel concreto ma sono state fatte solo operazioni di "imbellettamento" che non hanno cambiato la situazione.

La realtà è che continuano a mancare 16 milioni di euro per il 2006 e a questo punto domando perché abbiamo venduto parte dell'AMT se poi ci troviamo tutt'ora sulle spalle questo debito che peraltro continua ad aumentare. Domando inoltre che cosa venderemo per far fronte nel 2007 a questa situazione, tenuto conto che abbiamo già venduto le dighe e il nostro patrimonio. Non so se Tursi sia ipotecato ma so che si stanno per vendere anche i servizi igienici pubblici, quindi chissà cosa resterà a questo Comune da vendere nel prossimo futuro.

Inoltre non sono ancora convinto che sia possibile rifilare a Transdev quel bidone che rappresentano le carrozze della metropolitana, vecchie e ricondizionate, di cui sinceramente non capisco l'utilità che ne possa trarre la società. Se la capacità manageriale della società è direttamente proporzionale all'acquisto delle carrozze di cui sopra e quindi all'accettazione di questa proposta indecente della Giunta allora francamente vedo nero anche per il futuro di Transdev, a meno che questa operazione non ne nasconda altre che non ci sono chiare e quindi questa sia solo l'apparenza mentre poi vengono date alla società, sotto forma di contratti o altro, ben altre cose.

Il nostro voto sarà quindi convintamente negativo. Devo dire che al di là di tutti i buoni propositi possiamo votare questi ordini del giorno ma lo facciamo solo per innata bontà perché in realtà nessuno di essi cambia la sostanza del problema cioè il fatto che l'AMT continua a trovarsi in una situazione disastrosa e non è bastata la manovra, pur distruttiva, del Sindaco che ha venduto a Transdev per porvi rimedio. Quindi valuteremo caso per caso come votare ordini del giorno ed emendamenti che, ripeto, secondo noi non spostano di un millimetro la gravità di questa situazione, situazione che ci fa pensare che sicuramente dietro l'angolo abbiamo l'aumento del 30% della tariffa.

Mi auguro che sia veramente il Consiglio a doversi esprimere su questo e che questa delibera non contenga anche una delega in bianco su questo. L'assessore in sede di Commissione l'ha smentito, staremo a vedere. Io ritengo che con questo provvedimento ancora una volta il Consiglio Comunale accetti di rinunciare a tutte le sue prerogative e di dipendere da una Giunta che ha ampiamente dimostrato di non saper amministrare la città."

LECCE (D.S.)

"La discussione odierna è sicuramente complessa poiché riguarda un tema che presenta molti problemi. Questo emendamento presentato dal capogruppo Farello e dal capogruppo Striano è estremamente importante perché alcune nostre idee purtroppo cominciano ad essere già un po' vecchie a causa

della lentezza nell'applicazione di cui non è responsabile questa maggioranza nel suo insieme, né sono responsabili i singoli consiglieri ma tutto un insieme di provvedimenti.

Sulla viabilità ci sono cose che si possono fare e proporre noi e altre che dipendono da altri enti: mi riferisco ad esempio a tutti i ritardi e ai tempi non rispettati da parte di ANAS sulla realizzazione di importanti interventi sulla viabilità. In una situazione di questo genere personalmente non provo un grande entusiasmo quando si parla di AMT, intanto perché mi rendo conto che si sono alcune migliaia di lavoratori da tutelare e secondariamente perché il compito di un'Amministrazione è quello di cercare di far quadrare i conti e nel contempo dare un servizio più efficiente. Ebbene, tutto questo si può anche fare con atti d'imperio ma sicuramente con la partecipazione. Io continuo a sostenere che in questo paese e in questa città con la partecipazione dei cittadini si potrebbero risolvere tante cose risparmiando tante discussioni e anche tanti quattrini.

E allora sull'emendamento, scaturito da una discussione svoltasi in Commissione, ritengo che si possa dare un parere sicuramente favorevole dal momento che rappresenta il sentire comune delle Circoscrizioni. Io mi auguro che questo emendamento presentato, inserito in delibera e poi applicato sia un buon inizio perché se così non fosse non credo che da parte delle Circoscrizioni in generale avremo degli alleati, ma penso che avremo degli oppositori, e questo problema apparterrà sicuramente anche alla Giunta successiva all'attuale perché ci sono provvedimenti come quello relativo alle "strisce gialle" che non si possono prendere con atti d'imperio ma al contrario, pur dovendo applicare tutti insieme le linee di indirizzo, è opportuno procedere in un'ottica di buonsenso con lo strumento della concertazione.

In proposito mi auguro che nei prossimi giorni si esprima anche il Sindacato perché senza il contributo dei lavoratori e delle Organizzazioni Sindacali tutte queste nostre delibere, tutti questi nostri buoni propositi vanno a farsi benedire. E allora io credo che debba esserci da parte loro e da parte dei lavoratori una presa di coscienza di quelli che sono gli sforzi che oggi tutti noi stiamo facendo. Nei nostri ragionamenti questo deve entrare a pieno titolo, pertanto mi auguro che d'ora in poi ci sia un po' più di concertazione e sia consentita più partecipazione.

Io credo che si possa in qualche modo arrivare a qualche risultato. Onestamente non si può sostenere che il servizio in questi due mesi di cambiamento sia migliorato. Siamo semplicemente ai preliminari e lo siamo anche nell'applicazione di alcuni provvedimenti, non raccontiamocela. Io viaggio spesso sui mezzi pubblici e posso dire che le condizioni di trasporto non si possono certo definire peggiorate ma nemmeno migliorate: sono stazionarie."

COSTA (F.I.)

"Noi voteremo certamente a favore dell'o.d.g. n. 1. Daremo altresì il nostro voto favorevole all'o.d.g. n. 2 che riteniamo condivisibile. L'o.d.g. n. 3, invece, porta tra le righe l'accettazione e la sottoscrizione di questa fantomatica gestione unica amministrativa e industriale che adombra e prefigura nuove società e agenzie, pertanto noi non possiamo approvarlo quanto meno nella formula così come dichiarata e senza un'approfondita discussione e valutazione sulla necessità della costituzione di un nuovo organismo che appesantisce e nasconde le responsabilità di questa pessima gestione del trasporto pubblico urbano, quindi il nostro voto sarà negativo.

In merito all'emendamento n. 1 è significativa l'accettazione da parte dell'assessore. Noi abbiamo avuto nella discussione di questa delibera un atteggiamento di attesa e saremmo stati quasi propensi a dare un voto d'astensione, come abbiamo fatto finora per quanto concerne questi provvedimenti dando fiducia alla Giunta, perché ritenevamo che fosse in buona fede quando cercava un percorso per superare i disagi economico-finanziari del trasporto pubblico urbano, ma questo credito non è stato ricambiato da provvedimenti significati tanto è vero che oggi siamo nuovamente qui a chiedere ulteriori risorse, ulteriori strumenti finanziari nonché l'invenzione di nuovi organismi. Inoltre l'accettazione dell'emendamento del collega Delogu che cassa una piccola riserva che voleva una razionalizzazione e un miglioramento del servizio sta ancora più a significare che non c'è la volontà e la capacità di porre realmente mano all'interno di questa gestione che è altamente deficitaria, pertanto voteremo contro. Voteremo, invece, a favore dell'emendamento n. 2. L'em. n. 3 è quasi un'utopia nel momento in cui l'assessore ha condizionato questo servizio pubblico via mare ad una situazione di risanamento finanziario, pertanto noi ci asterremo non ritenendo questo ragionamento sensato. Infine votiamo a favore degli emendamenti nn. 4 e 5.

Per quanto concerne la delibera devo dire che la stessa ha alcuni punti che noi avremmo "accettato" quando si richiamano le responsabilità della Regione e un impegno maggiore da parte dello Stato, però devo rilevare che manca l'assunzione di responsabilità che noi abbiamo sempre chiesto alla Giunta e all'azienda ossia un piano industriale serio e una capacità effettiva di entrare nel merito delle cause che producono questo disavanzo. Quindi il nostro voto sulla delibera, con rammarico, non può che essere contrario."

DELOGU (COMUNISTI ITALIANI)"

"Leggo il testo dell'emendamento dopo le modifiche che mi sono state proposte dall'assessore: il punto 9) diventa: "di ritenere in corso di adempimento gli indirizzi approvati dal Consiglio Comunale con le proprie deliberazioni e gli

obblighi da esse derivanti impegnando la Giunta a riferire in merito al Consiglio entro il mese di settembre 2006". E' chiaro che il nostro voto andrà a favore degli emendamenti e degli ordini del giorno presentati da tutti i colleghi di maggioranza. Mi soffermo un attimo sul fatto che mi impedisce di votare a favore dell'ordine del giorno del collega Cecconi per il discorso che facevo prima rispetto al nostro propositivo. Il problema è che ormai nel nostro paese, molto più avanti rispetto agli altri sulla deriva liberista, i risanamenti delle aziende e la razionalizzazioni passano all'80% sul costo del lavoro; qualcuno dice che ciò è dovuto al fatto che queste aziende hanno un costo del lavoro troppo elevato, però abbiamo visto che anche a fronte di una riduzione consistente del costo del lavoro fatto anche in aziende private quasi sempre non migliora né la produttività, né la competitività, né si apre veramente il mercato.

Nessuno su un mercato che era monopolio ha mai dimostrato che l'abbassamento dei costi ricada di fatto positivamente sulla cittadinanza. L'abbiamo visto in occasione della questione delle autostrade laddove si è passati da un monopolio pubblico ad un monopolio privato, la qual cosa non ha permesso ai cittadini di beneficiare di chissà quali vantaggi, ma al contrario sono aumentati i costi e i profitti. Quindi, pur credendo nell'onestà del suggerimento del collega Cecconi che essendo stato dipendente AMT si presume non pensi che il risanamento dell'azienda passi attraverso il taglio dei costi destinati ai dipendenti, ma nel contempo conoscendo i nostri polli non mi fido per cui il voto contro quest'o.d.g. è relativo a questa preoccupazione peraltro espressa da noi nell'emendamento n. 1.

Torno a ripetere che la delibera avrebbe potuto trovare una gestazione migliore se fossimo riusciti a confrontarla con altre delibere che stanno venendo avanti. Ho letto la delibera concernente il PUM e onestamente ho notato tutta una serie di intersezioni con AMT, di sovrapposizioni, di suggerimenti piuttosto che di linee-guida che troveranno senz'altro riscontro nel piano industriale di AMT ma che ad oggi non mi è stato dato la possibilità di verificare perché si susseguono in maniera sfalsata.

Ritengo quindi che abbiamo perso un'occasione. Probabilmente sono stato frainteso dal collega Striano nel senso che io non intendevo essere contrario al passaggio del metrò alla società. Il problema è che mi piacerebbe capire cosa significa per il futuro del metrò questo passaggio e quindi cosa significa per l'idea che qualcuno aveva di arrivare a Staglieno in sotterranea, cosa significa con l'idea di fermarsi a Brignole e quindi mi piacerebbe sapere se avranno anche la possibilità di accedere ad eventuale gara o saranno loro a gestire il prolungamento. Siccome queste polemiche sono apparse sulla stampa e non sono mai state smentite né dalla Giunta, né dalla società pensavo che potessimo discuterne in questa sede, dopodiché io non sono uno di quelli che si rifiutano di ragionare, anzi molto spesso io stesso ho posto il problema degli indirizzi e sono no abbastanza evidenti i punti di attrito che si sono registrati in

merito a quale sia la linea che deve tenere il Consiglio Comunale sugli indirizzi e sui controlli. Io problema è che mentre prima abbiamo fatto una delibera-quadro sulla quale si è costruito un percorso che ha portato ad un accordo mi diventa difficile oggi, non avendo gestito l'accordo, poter gestire quello che accade, anche se tuttavia ci provo comunque.

Se lo sviluppo e il mantenimento del trasporto pubblico locale, se questa è l'iniziativa e questa l'idea continuo a ripetere che a mio parere in questo periodo è mancato il rapporto con i Consigli di Circoscrizione. Il fatto di tagliare o meno una linea non è preoccupante di per sé, quello che preoccupa è che i C.d.C. non siano stati coinvolti in queste decisioni, tanto è vero che alcuni Presidenti di Circoscrizione hanno sollevato delle obiezioni. Se l'idea è quella di razionalizzare facciamolo con una certa logica. Lo stessa dicasi per il discorso delle velocità commerciali: se queste le prendiamo in Corso Europa è evidente che siano molto elevate, ma se le prendiamo in Via Jori e Via Canepari la cosa diventa più realistica perché è più Genova Via Jori e Via Canepari che non Corso Europa per cui anche su questo presterei la dovuta attenzione.

Quindi credo che tutta questa partita debba essere monitorata costantemente anche dal Consiglio Comunale. Io ho fiducia che la Commissione Trasporto possa continuare a valutare questi percorsi e sono in attesa di una discussione franca e serena su AMI, perché non mi appassionano certo le discussioni sul giornale. Credo che ci sia da lavorare su questo e se ci sono delle idee per quanto non in linea devono essere portate all'attenzione del Consiglio Comunale senza essere prevenuti su alcunché (per quanto mi riguarda rispetto alla *holding* ho mutato idea visto che abbiamo tolto il pezzo pregiato), quindi sono in attesa che in quest'aula di discuta di AMI e aspetto settembre per capire dove andiamo a parare con la questione delle tariffe. Infine chiedo all'assessore, se possibile, un'indicazione che nel momento in cui certe linee vengono tagliate e diventano di fatto linee collinari (perché oggi il 32 è diventata una linea collinare) si chieda ad AMT di applicare tariffe collinari, in riferimento alla tariffe collinari introdotte con una delibera del 2004."

FARELLO (D.S.)

"Noi crediamo che come tante altre delibere che abbiamo votato su questa materia questa delibera rappresenti un passaggio e non un punto d'arrivo, del resto mi sembra che sia anche abbastanza chiaro nella formulazione del testo. Ritengo che la delibera fissi e abbia fissato la possibilità di un dibattito su alcune cose su cui probabilmente il Consiglio Comunale negli ultimi tempi si è esercitato poco - e lo dico con molta serenità perché è una responsabilità prima di tutto nostra - perché non abbiamo saputo utilizzare sufficientemente bene l'opportunità e l'occasione della Commissione Speciale Trasporto che avevamo

istituito appositamente per poter approfondire i temi della mobilità e complessivamente del sistema delle aziende.

Devo dire che forse - e per adesso i risultati ci danno ragione - la realizzazione e la costituzione di una commissione ad hoc sulla mobilità che si occupi in maniera focalizzata dei temi delle infrastrutture, del trasporto pubblico e degli impatti che questo può avere sulla vita della nostra città rispetto a quello che succedeva prima col precedente regolamento dove questi temi erano sciolti nel grande magma della Commissione Urbanistica hanno permesso effettivamente una serie di discussioni che prima non avevamo potuto fare. Questo è effettivamente un elemento da accogliere in maniera positiva e pertanto noi riteniamo che molte delle istanze che sono state portate avanti in questo Consiglio sia da alcuni gruppi di maggioranza, sia dai gruppi di minoranza saranno indubbiamente e ulteriormente oggetto di discussione da parte della Commissione e del Consiglio e potranno subire ulteriori aggiornamenti e ulteriori approfondimenti.

Detto questo, io riterrei di dover sottolineare due elementi. Io sono perfettamente d'accordo con chi dice - lo dice il consigliere Costa e lo dicono i consiglieri di Alleanza Nazionale - che c'è un problema di costi troppo elevati del sistema dei trasporti che forse oggi non ci possiamo più permettere, ma dal momento in cui si condivide questa affermazione bisogna cominciare ad esplicitare quali sono i costi che vanno tagliati, perché io penso che anche l'analisi del piano industriale e dei bilanci di AMT abbia evidenziato che il problema di AMT (poi sono d'accordo col consigliere Delogu in merito al fatto che su AMI dobbiamo fare approfondimenti ulteriori e diversi non tanto sul tema che sto per dire ma sul tema industriale, poiché a mio parere non abbiamo ancora ben chiaro l'oggetto industriale di AMI e questo credo che sia buona parte del problema di quest'azienda) non è quello dei costi per le consulenze. Non è questo il quadro che emerge dai bilanci. Il problema di AMT è quello di costi enormi su moltissime voci. Il fatto vero sul quale vorrei soffermarmi è che se noi chiediamo di aumentare il servizio e renderlo qualitativamente più efficiente i costi non diminuiscono ma al contrario aumentano, ed è normale che sia così.

Ora, bisogna trovare un meccanismo grazie al quale questi costi vengano contenuti, quindi o decidiamo di incidere in maniera pesante sul costo del lavoro, visto che questa è un'azienda sostanzialmente di persone, ma io penso che pur essendoci dei margini anche ampi di guadagno in termini di riorganizzazione delle modalità di lavoro all'interno dell'azienda conseguenti alla razionalizzazione del sistema di produzione non sia pensabile e accettabile per lo meno da parte della maggioranza che governa questa città risolvere in tal senso i problemi dei costi aziendali, così come non ritengo sia ipotizzabile che nel breve periodo si abbattano quelli che sono i costi fissi di un'azienda di

trasporto pubblico quali carburanti, assicurazioni, costi vivi di manutenzione, sarebbe auspicabile ma non credo che sia prevedibile nel breve periodo.

Quello che mi convince di questa delibera, oltre alla conferma di un'impostazione di cultura del trasporto pubblico e di cultura della mobilità che ci dice che noi su questo settore dobbiamo puntare tentando di sfavorire il trasporto individuale, è il sottolineare che il confronto con chi eroga la parte di finanziamento pubblico per finanziare il trasporto pubblico ossia la Regione sia ancora da far maturare in una direzione positiva rispetto ad alcune deficienze che ancora ci permettiamo di denunciare nonostante l'Amministrazione Regionale sia governata dalla stessa maggioranza che governa l'Amministrazione Comunale. Non credo che questo significhi attaccare la Giunta Regionale ma mantenere il livello istituzionale corretto, il che significa che noi siamo il Comune di Genova e la Regione Liguria è la Regione Liguria e deve essere il luogo di mediazione tra esigenze diverse tra territori diversi. Ebbene, noi dichiariamo che attualmente il livello di mediazione non è sufficiente e non è adeguato a quello che noi riteniamo siano i criteri giusti nel merito delle scelte.

Allora io vorrei sottolineare che la Legge regionale 3198, che la Giunta Regionale di centro-destra non ha mai smontato ma ha essenzialmente modificato come si modificherà anche nel corso di questa legislatura, che deriva da un quadro legislativo dal punto di vista nazionale e dal punto di vista europeo, dice una cosa che non è fantasia di chi parla ma è la legge di questo paese relativa alle aziende di trasporto pubblico (le quali non possono fare utili né pareggi di bilancio altrimenti avrebbero autonomia totale di bilancio rispetto a quello che incassano) ossia che essendo questo un pezzo di *welfare* deve essere sostenuto dalla mano pubblica e infatti ha sancito che dei costi dell'azienda il 35% deve essere coperto dai ricavi e il 65% dalla mano pubblica, dal sistema della fiscalità generale.

Oggi per una serie di motivi, alcuni storici e alcuni contingenti, l'AMT che pure fa più del 35% - e quindi, vorrei che ce lo ricordassimo sempre, non è un'azienda da questo punto di vista inefficiente - non ha la sufficiente copertura da parte del finanziamento pubblico. Io non credo che questo problema sia da risolversi solo ed esclusivamente con l'aumento delle risorse in questo settore perché questo forse non sarà possibile ma va risolto all'interno del monte di risorse che attualmente viene previsto in questo settore. Allora io credo che un punto fermo sia che noi dobbiamo chiedere come Comune di Genova, visto che siamo l'ente concedente di un'azienda che rispetta i parametri di legge, che non possa più essere accettabile che chi non rispetta i parametri della legge regionale e nazionale venga trattato allo stesso modo in cui viene trattato chi li rispetta. Questa è una cosa francamente inaccettabile perché non può essere incitato a migliorare ancora chi ha raggiunto determinati parametri che, ripeto, sono fissati

dalla legge, e invece essere trattato in maniera assolutamente indifferente chi questi parametri non si sforza in nessun modo di raggiungerli.

D'altra parte, come ho già detto una volta, pur non essendo - a mio avviso per fortuna - rappresentati in Consiglio Regionale dirigenti dell'azienda AMT ma essendo rappresentati attraverso consiglieri regionali dirigenti di altre aziende che stanno in maggioranza, comprendo che attualmente il livello di interlocuzione tra il Comune di Genova e la Regione Liguria sia più complicato, ma io vorrei stare al merito delle cose e vorrei che si acquisisse un principio una volta per tutte e cioè che a Genova non si dà servizio di mobilità solo ed esclusivamente ai cittadini residenti a Genova, in quanto Genova dà servizi di mobilità a moltissimi cittadini della regione e al di fuori della regione essendo la nostra città il polo di attrazione fondamentale del nostro bacino di traffico. Ebbene, anche questo elemento non può risultare indifferente nel calcolo dei contributi che vengono erogati. E' un elemento di merito, non è un elemento di competizione territoriale.

Gli elementi sull'emendamento sono già stati illustrati ampiamente e ribaditi dal collega Lecce che ringrazio insieme ai tanti altri consiglieri nostri che stanno sul territorio, ai nostri consiglieri di Circoscrizione che hanno contribuito a scrivere l'emendamento stesso e ad offrire all'Amministrazione e all'azienda la possibilità di crescere insieme, non la possibilità di fermare le cose, e questo vale la pena di sottolinearlo, pertanto vorrei fare un cenno in merito a quest'ordine del giorno che abbiamo presentato dicendo che noi dobbiamo aprire seriamente non uno scontro ma un confronto con la Regione su come il servizio di trasporto pubblico su ferro e quello su gomma in questo territorio si possano integrare anche dal punto di vista della pianificazione. In proposito vorrei rassicurare il collega Costa che l'agenzia nella nostra testa non è un'altra società ma un modo diverso di organizzare il lavoro degli enti pubblici già esistenti. Abbiamo una pianificazione regionale, una provinciale e una comunale che sul tema dei trasporti non possono continuare a picchiarsi ma devono parlarsi e allora io penso che per parlarsi meglio devono trovare un luogo unico, nella fattispecie l'agenzia, dove fare effettivamente questa pianificazione.

Inoltre io sinceramente auspicarei anche qualcosa di più e devo dire che anche questa richiesta contenuta nel nostro ordine del giorno è a sua volta frutto di un confronto col territorio. Cito il territorio della Valpolcevera che ha parecchie difficoltà di mobilità e in prospettiva ne avrà sempre di più per le grandi opere che noi pensiamo di poter realizzare e che passano attraverso quel territorio. Se la mobilità su strada va in saturazione o abbiamo la capacità di assorbire questa domanda di mobilità su ferro o altrimenti questa domanda di mobilità non viene assorbita e si scarica sul sistema che non regge. Ora domando se siamo davvero convinti che la gestione separata, anche industriale, di questi due servizi risolva il problema. Io penso che il problema sarebbe più

facilmente risolvibile se anche dal punto di vista industriale la gestione di questi due servizi fosse in capo ad un soggetto solo e penso che in questo spirito si possa recuperare lo spirito di un accordo che il Sindaco Pericu e l'allora Presidente della Provincia Marta Vincenzi fecero per dare all'assetto della gestione del trasporto pubblico locale una gestione unitaria che nelle pieghe parlava anche della possibilità di un'azienda unica o per lo meno di un soggetto industriale unico.

Questa non mi sembra una cosa tanto liberista ma mi sembra riaffermare un principio che quest'Amministrazione sta seguendo in molti settori di determinare in maniera incisiva ed efficace l'intervento pubblico nella gestione di determinati servizi usando lo strumento delle aziende, cosa ben diversa dalla privatizzazione. Si avvicina molto in alcuni campi e in alcuni limiti alla liberalizzazione che però mi sembra sia una cosa che, ci piaccia o meno, ci viene imposta dalle normative del continente cui abbiamo deciso di appartenere.

Ora, se noi viviamo questi sviluppi in un'ottica di crescita e non come una semplice limitazione delle nostre possibilità io penso che l'aspirazione che dovremmo avere tutti sia di vivere la nostra azienda dei trasporti non esclusivamente come un problema da risolvere ma come un'azienda che può creare anch'essa delle opportunità di crescita e ricchezza per il nostro sistema collettivo. Questo è il motivo per cui intravedo alcune linee di conferma in questa delibera e per questo noi voteremo a favore sapendo che questa delibera produrrà altri interventi, ma di questo non è che sono scontento in quanto penso che sia assolutamente inevitabile perché niente come la mobilità è una roba che "non sta mai ferma", lo dice la parola stessa."

POSELLI (P.R.C.)

"Io credo che sia importante riprendere il discorso nel punto in cui l'avevo interrotto precedentemente per spiegare le motivazioni per cui noi non siamo d'accordo col complesso della delibera, anche se voteremo a favore di una serie di emendamenti e ordini del giorno proposti. Caro collega Castellaneta, se dico che non siamo d'accordo intendo dire che il nostro è un voto negativo, e questo proprio perché è un certo tipo di filosofia che non ci sta bene.

La nostra preoccupazione è legata peraltro alla sorte dei lavoratori: dalla revisione del nastro lavorativo si pensa di ricavare un 4% che servirebbe per la copertura dei costi, un 3% è riferito poi all'assenteismo e un altro 4% si ricaverebbe da nuove regole per l'efficienza. Dall'altra parte si parla di un milione e mezzo di chilometri che, attraverso il sistema delle corsie gialle, potrebbero essere recuperati.

Io mi ricordo - e penso che se lo ricorderanno anche gli altri consiglieri che seguono con attenzione i lavori consiliari - che a suo tempo quando

avevamo discusso sulla delibera del 2004 si era parlato di un aumento della velocità commerciale ben oltre un milione e mezzo di chilometri. Adesso, polemiche e battute a parte, mi sembra che un milione e mezzo sia piuttosto poco anche rispetto quanto venivano dicendo le Organizzazioni Sindacali a suo tempo audite in merito alla possibilità di ottenere attraverso questo sistema preferenziale.

Quello che noi riteniamo debba essere fatto - ed è anche per questo che preannuncio già i voti di Rifondazione a favore degli emendamenti presentati dal collega Brignolo - concerne una trasformazione radicale del nostro riflettere sulla mobilità. Concordo col collega Farello su quello che deve essere l'atteggiamento che noi dobbiamo avere rispetto alla questione della Regione, tanto è vero che voteremo più che favorevolmente all'ordine del giorno da lui presentato in cui si fa una determinata proposta, che riprende tra l'altro un ordine del giorno unitario a suo tempo discusso ed approvato insieme ai Sindaci di alcune delle principali città liguri quando c'era stato l'incontro a Palazzo Ducale sulla questione dei trasporti e della rete ferroviaria.

Noi, però, facciamo una proposta differente di viabilità. Io non concordo affatto sul discorso che si debba parlare di trasporto individuale e non di trasporto privato perché la differenza tra privato e individuale è data per esempio dal fatto che si può parlare di trasporto individuale per una sorta di trasporto pubblico che è a carico dell'Amministrazione quando fornisce un servizio a quelli che sono gli utenti portatori di disabilità che ottengono di fatto un servizio individuale, ma è pur sempre un trasporto pubblico in quanto è fornito dall'Amministrazione nell'ambito delle opportunità che vengono date per questo tipo di categoria di utenti e di cittadini.

Quindi il fatto di ragionare sul trasporto privato e non individuale è una scelta di campo. Noi riteniamo che il trasporto pubblico avrebbe dovuto e dovrebbe essere pagato dalla fiscalità generale come avviene in altre situazioni (non molte per la verità) a livello nazionale. Noi lo pensiamo e lo crediamo perché il ragionare è questo: non si deve attribuire l'onere esclusivamente al cittadino che fruisce del servizio pubblico, ma lo si deve far pagare anche a chi non ha nessuna intenzione di usufruirne perché preferisce intasare le strade con i vari mezzi. Allora quando noi diciamo che ci stanno bene quegli emendamenti o quegli ordini del giorno che entrano nel merito di un ragionare su un sistema dei trasporti di tipo differente diciamo proprio questo e cioè che bisogna facilitare tutto ciò che riguarda il trasporto pubblico ed eliminare da alcune zone strategiche del centro la possibilità di arrivarci con il mezzo privato, che diventa indispensabile nel momento in cui il servizio del trasporto pubblico è scadente ma che non lo è nel momento in cui, invece, il servizio che viene fornito è un servizio che funziona, è un servizio decente.

Quando prima ragionavamo sulla linea del 32, anche ascoltando la sensibilità dei cittadini che ne usufruiscono, o per meglio dire ne usufruivano

più adeguatamente prima, facevamo questo tipo di ragionamento. Tu non puoi fornire un servizio che ad un certo punto finisce impedendo nelle ore serali di poter raggiungere facilmente il centro cittadino: ciò significa che tu faciliti l'accesso al centro cittadino alle auto private perché sono quelle che ti forniscono il sistema di trasporto privilegiato.

Qualcuno diceva che l'aumento del servizio comporta un aumento dei costi e quindi si chiede anche un aumento delle risorse regionali. Noi, però, ragioniamo anche nei termini di aumento degli introiti. Ad esempio quel ragionamento sulla fidelizzazione degli utenti che deve essere portato avanti fa sì che quel 35% di tariffa che costituisce l'introito possa aumentare ed essere un 35% sempre più ampio utile a coprire determinati costi. Altro elemento oltre alla fidelizzazione è quello che tu devi dare un servizio migliore davvero per avere la contropartita dell'abbandono della vettura privata da parte di coloro che ne possono fare uso e che, però, di fronte ad un servizio scadente, proprio per i ritmi della vita di una grande città come la nostra dove il posto di lavoro è lontano dall'abitazione e magari anche dalla scuola dove devi accompagnare i bambini che non possono essere lasciati andare da soli come in una piccola comunità dove esiste una tutela collettiva, è una cosa su cui si deve ragionare.

Io penso che sia assolutamente importante precisare anche un altro elemento a cui accennava qualcuno in un intervento precedente. All'interno della delibera c'è il discorso sul canone intercompany che mi sembra che in prospettiva preveda minori introiti dal 2006 al 2007, che sono tutti soldi che servirebbero ad AMI per la manutenzione, altro elemento di grossa preoccupazione.

Io credo di aver citato soltanto alcuni degli aspetti che mi sembra siano determinati per una nostra scelta in senso negativo rispetto a questa delibera. Le altre cose le avevo dette nell'introduzione rispetto anche al confronto su atti che noi non abbiamo potuto confrontare e questa è la motivazione di fondo per quanto riguarda la delibera in generale.

Entrando nel merito degli ordini del giorno, sul n. 1 interverrà il compagno Nacini, sul n. 2 pensiamo che ci sia non tanto nell'impegnativa, quanto nelle premesse, delle valutazioni che noi non condividiamo, quindi daremo un voto di astensione. Per quanto riguarda il n. 3, relativo alla Regione Liguria, è la conseguenza di un atto che già avevamo a suo tempo approvato e conseguentemente siamo d'accordo anche adesso.

Sull'emendamento di Delogu, nella nuova formulazione, per il punto 9 speriamo in una possibilità di attuazione e quindi pensiamo che si possa accogliere anche se non siamo assolutamente sicuri che venga attuato. Il n. 3, presentato dal collega Brignolo, riguarda la proposta di una viabilità diversa che tenga conto di tutte le disponibilità di una città che si estende in lunghezza (42 km), su una costa di mare dove esiste la famosa diga foranea per la quale dobbiamo forse ringraziare gli olandesi che ci hanno aiutato nel '600 quando fu

costruita la diga per impedire le famose devastazioni che avvenivano nel porto di Genova. Quindi la proposta del collega Brignolo, che noi accettiamo anche come logica, ci porta a dire che “nel rispetto dell’equilibrio costi – ricavi” è già una limitazione che mi fa pensare che sarà assai difficile che si possa realizzare, ma noi siamo d’accordo perché dobbiamo prevedere tutti i tipi di trasporto che taglino il caos del centro cittadino e le code nelle zone strategiche della città.

Sull’emendamento n. 4, era uno di quelli che avevamo pensato di presentare perché avevamo detto anche in commissione di dare la priorità alla realizzazione della linea in superficie per quanto riguarda la Val Bisagno e pensavamo ai filobus sui quali ci sono stati e ci sono degli investimenti. Poi abbiamo operato la scelta di non presentare emendamenti per cui ci associamo e voteremo a favore. Così pure per il n. 5 perché riteniamo giusto contestualizzare il ragionare sia sul piano urbano della mobilità che sul progetto integrato per la mobilità e non vederli come qualcosa di diviso in un’ottica che deve essere ottica complessiva di sistema”.

BRIGNOLO (VERDI)

“Annuncio che ritiro l’emendamento n. 3. Ringrazio l’assessore per lo sforzo fatto nel venirmi incontro con questa proposta di modifica. Ritengo, dopo averci pensato su il tempo necessario, perché tutte le cose non possono essere immediate, di ritirarlo innanzitutto perché non ho mai visto una richiesta motivata con la verifica dei costi e dei ricavi, a parte la vendita di immobili. Inoltre perché leggendo la metodologia relativa al piano urbano della mobilità genovese, vedo che il trasporto marittimo è completamente affondato, quindi non è che avevo bisogno di avere una soddisfazione personale; noi come gruppo riteniamo che il tema della mobilità sia importantissimo e non debba essere legato al piano industriale dell’AMT ma che rappresenti un tassello importantissimo sulla qualità della vita delle città e quando parliamo di qualità della vita, parliamo di riuscire finalmente a fare delle azioni che migliorino il nostro modo di vivere mentre tutta la discussione si è giustamente vincolata su degli aspetti molto più manageriali.

Noi riteniamo che il trasporto sociale sia un costo, è logico che il trasporto sociale sia un costo, quindi quello che noi vorremmo rivedere ed il motivo per cui cercavamo di far passare il trasporto marittimo era il fatto di riuscire a trovare delle strade alternative che avessero il minore impatto possibile sulla vivibilità della città.

Ringrazio quindi i colleghi che hanno manifestato intenzione di voto favorevole su questo emendamento che – ripeto – non significa accantonare una lotta che continuerà comunque per modificare una politica.

Chiudo dichiarando l’astensione su questa delibera e ringrazio tutti gli altri colleghi”.

NACINI (P.R.C.)

“L’ordine del giorno n. 1 del collega Cecconi è, come qualcuno ha già detto, molto controproducente, soprattutto per i lavoratori dell’AMT, ma anche per l’amministrazione perché il ricavo del 35%, obbligatorio per legge, pare sia rispettato e allora ancora una volta si vuole punire i costi a danno sempre della socialità. Pertanto, siccome i lavoratori sono organizzati con le loro strutture sindacali, mi sembra logico, opportuno e democratico che decidano loro se si devono autoridurre i costi. Pertanto il nostro è un voto negativo.

Sul n. 2, relativo alla costituzione di comitati di monitoraggio, siamo pienamente d’accordo. Porto anche un piccolo esempio: io questa mattina sono andato all’ospedale di Voltri. Ho preso l’autobus n. 1; fortunatamente nel tratto verso Voltri è stata tracciata la linea gialla ed era bello essere più veloci delle auto, però nel tratto dove non c’è la striscia, dalla ex fabbrica Verrina al capolinea ho impiegato ben 27 minuti. Quando l’ex Presidente della circoscrizione, il collega Maggi, parlava delle linee gialle, aveva collegato l’argomento ad una viabilità nel senso inverso che facesse passare il mezzo in via Lemerle. Questo giustificava la linea gialla, ma in mancanza di questo la gente si arrabbia per forza ed è per questo che riteniamo opportuna la costituzione dei comitati. Quindi su questo votiamo a favore”.

RIXI (L.N.L.P.)

“Vorrei ribadire la posizione del gruppo Lega Nord e dire che voteremo contro la delibera. Credo che se ci fosse stato un percorso diverso non saremmo arrivati al punto di dover stare cinque ore su questa delibera. Mi auguro che la maggioranza quando ci sono provvedimenti di questo genere faccia tesoro dell’esperienza e magari organizzi più commissioni. D’altra parte oggi ci si propone di dare un mandato in bianco alla Giunta e molti interventi, compreso quello del capogruppo D.S., hanno dato ragione alle osservazioni che abbiamo fatto in apertura di discussione. Ci è stato detto che con questa delibera la Giunta in parte segue quegli che sono stati gli indirizzi del Consiglio: a noi non interessa che lo faccia in parte, a noi interessa che la Giunta segua gli indirizzi del Consiglio Comunale, quindi siamo ancora più convinti che questa sia una delibera sbagliata, fatta in maniera ambigua, come diceva giustamente il consigliere Castellaneta. Non ci si vuole assumere la responsabilità politica di dire che si vogliono aumentare le tariffe o comunque il costo a carico del Comune del servizio pubblico locale. Questo è quello che caratterizza la delibera, come molti hanno detto.

Riguardo agli ordini del giorno sinceramente, tranne quello che mi sembra sensato del consigliere Delogu che dice almeno approviamo il punto 9,

per il resto non voteremo gli emendamenti e voteremo contro la delibera che a noi pare assolutamente inemendabile in quanto al massimo si sarebbe dovuta discutere ed emendare in commissione, quindi nella sede più opportuna per portare una delibera di Consiglio in Consiglio Comunale”.

MUROLO (A.N.)

“Io volevo intervenire sull’ordine del giorno di Forza Italia per parlare di costi. Sicuramente dobbiamo tutelare i lavoratori seri che nell’AMT ci sono a centinaia, però ritorniamo alla qualità del servizio; non si possono creare isole felici dove il rapporto costo retribuzione sia diverso da quello del resto della nazione, e poi non si possono creare dei disservizi dei quali i lavoratori non hanno colpa. Quando parliamo di un dato oggettivo (e qui mi rivolgo ai colleghi di Rifondazione), il rapporto impiegati e personale, nell’AMT è 1 a 5, cioè ogni cinque persone che sono sui mezzi o in officina ce n’è una in ufficio. Il rapporto a Milano (un’altra Giunta con un’altra cultura) è 1 a 10. Ora tutti sappiamo che chi produce lavoro e ricchezza è l’autista, non è l’impiegato che sta in ufficio perché in ufficio si sta per fare contabilità, per occuparsi di personale, di economato, di attrezzature, però se a Genova il rapporto è 1 a 5 vuol dire che per ogni cinque dipendenti che sono in strada ce n’è uno imboscato perché è incredibile che ci possa essere questa sproporzione.

Questo non è per attaccare i colleghi dell’AMT che sono negli uffici, ma per dare un dato oggettivo. Quando parliamo dell’acquisto delle famose “cappottine” che poi non sono andate bene perché avevano le maniche corte e sono state date in beneficenza, non c’è nessun dirigente AMT che ha pagato l’errore; qui non si chiede la pelle, però quanto meno un licenziamento ci voleva. Quando vengono acquistati dei filobus e l’assessore ha confermato che dopo anni che sono stati acquistati non sono ancora stati messi a pieno regime in circolazione, questo è grave, non si possono spendere milioni di euro per acquistare dei filobus e il giorno dopo non avere un progetto perché siano tutti a regime al 100%. Questo non lo dico io che non sono esperto del settore, l’ha detto la stampa e lo dicono giornalisti che di queste cose se ne intendono, quindi non dico che chiunque potrebbe fare l’amministratore dell’AMT, ma chiunque potrebbe farlo facendo dei risparmi maggiori dell’attuale classe dirigente.

Noi ribadiamo il no al disegno generale perché noi non vediamo in questo provvedimento della Giunta un cambio di direzione. Ha ragione il collega Bernabò Brea quando dice che ormai avete venduto tutto. Noi vorremmo fare una domanda specifica a questa Giunta: vorremmo sapere, nel 2007, cosa venderà del proprio patrimonio per risanare ancora una volta il debito AMT. Cosa facciamo, gli regaliamo le farmacie comunali, oppure i bagni? Poi rimane Tursi e qualche asilo”.

ORDINE DEL GIORNO N. 1

“Il Consiglio Comunale,

preso atto della necessità inderogabile di un risanamento di AMT ed AMI che rivestono altresì un importante ruolo nei confronti dei cittadini genovesi;

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

a valutare il possibile raggiungimento di risultati economici derivanti da una modifica dell'organizzazione del lavoro mirata a una riduzione complessiva dei costi nel pieno rispetto della contrattazione sindacale”.

Proponente: Cecconi (F.I.)

ORDINE DEL GIORNO N. 2

“IL CONSIGLIO COMUNALE

CONDIVIDENDO gli obiettivi di cui ai punti 3, 4 e 8 della proposta in oggetto;

VISTO il Piano Industriale di AMT SpA presentato il 27/04/2006;

CONSIDERATO CHE gli interventi di riorganizzazione e razionalizzazione della sosta, anche a servizio degli scambi intermodali e dell'integrazioni di diversi sistemi di trasporto, sono strategici per il raggiungimento degli obiettivi di cui sopra;

CONSIDERATO ALTRESÌ CHE gli interventi in questo ambito non possono essere assunti se non in riferimento a una pianificazione generale unitaria che tenga conto delle esigenze di tutto il territorio cittadino.

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

Ad individuare nel più breve tempo possibile le aree idonee alla realizzazione di parcheggi di interscambio attraverso il supporto e il confronto con i Consigli di Circoscrizione;

Ad integrare la pianificazione degli interventi della sosta che saranno assunti con l'attuazione del PUM con quanto previsto dall'approvazione del PIM;

A dare evidenza delle linee della Civica Amministrazione in materia in occasione della discussione sul PIM che avverrà entro il 31/05/2006. “

Proponenti: Farello (D.S.); Striano (Margherita).

ORDINE DEL GIORNO N. 3

“IL CONSIGLIO COMUNALE

CONDIVISE le considerazioni illustrate nella proposta in oggetto per quanto attiene l'esigenza dell'istituzione di un'Agenzia per la mobilità sostenibile di livello regionale che preveda un'articolazione specifica per l'area metropolitana genovese;

CONSIDERATE le prospettive strategiche sull'integrazione gestionale dei servizi di TPL su gomma e su ferro nell'area metropolitana genovese indicate nel Piano Industriale di AMT SpA presentato il 26/04/2006;

RIBADITO CHE l'integrazione intermodale, tariffaria e gestionale dei sistemi di trasporto pubblico su ferro (ferrovia e metropolitana) e su gomma, è un obiettivo fondamentale in un territorio come quello genovese (intendendo per “genovese” l'area metropolitana comprendente il Comune e la Provincia di Genova) in cui i servizi di TPL sono fondamentali per garantire un'efficace sistema di mobilità all'utenza;

CONSIDERATO CHE sull'attuale bacino G, così come definito dalla Legge Regionale 31/98 e successive modificazioni, si riversano flussi di passeggeri e di utenti provenienti da altri bacini e in particolare dai bacini confinanti;

RICORDATO l'Ordine del Giorno approvato all'unanimità dai Consigli Comunali di Genova, Savona, Alberga, Chiavari, Rapallo, Sarzana, Sestri Levante riuniti in seduta congiunta il 26.01.2006 il cui testo si allega al presente documento

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

ad aprire un confronto con la Regione Liguria al fine di modificare Legge 31/98 per quanto attiene la divisione dei bacini di traffico provvedendo a una loro razionalizzazione;

ad aprire un confronto con la Regione Liguria al fine di individuare le modalità più opportune per definire un livello di gestione unica amministrativa e industriale del Trasporto Pubblico Locale e del Trasporto Ferroviario nell'ambito dell'area metropolitana genovese o comunque nell'ambito dell'attuale bacino G;

a riferire degli esiti delle azioni compiute alla competente Commissione Consiliare entro e non oltre il 30/07/2006.”

Proponenti: Farello (D.S.); Striano (Margherita).

EMENDAMENTO N. 1

“Nel propositivo al punto 8, al comma 3, dopo “... organizzazione del servizio di trasporto offerto” cancellare da “anche...” sino a “....trasporto offerto”;

modificare il punto 9 del propositivo come segue: “di ritenere in corso di adempimento gli indirizzi approvati dal Consiglio Comunale con le proprie deliberazioni citate in premessa e gli obblighi da esse derivanti, impegnando la Giunta a riferire in merito al Consiglio, entro il mese di settembre.”

Proponente: Delogu (COM. ITALIANI)

EMENDAMENTO N. 2

“Aggiungere, dopo il punto 3 del dispositivo, il punto 3bis: “Di istituire presso tutte le nove Circoscrizioni della città dei Comitati di Monitoraggio per la Mobilità Sostenibile che, sulla scorta di quanto già realizzato nelle Circoscrizioni Medio Levante e Centro Est per la gestione del Piano Parcheggi/Blu Area, siano consultati preventivamente sugli interventi da attuare per il raggiungimento degli obiettivi di cui al punto 3 e coinvolti nella valutazione degli effetti dei singoli provvedimenti. I Comitati dovranno essere composti da rappresentanti della Civica Amministrazione, dei Consigli di Circoscrizione, delle aziende AMI SpA e AMT SpA, della Polizia Municipale e delle organizzazioni di rappresentanza spontanea dei cittadini secondo criteri fissati dalla Civica Amministrazione in accordo con i Consigli di Circoscrizione.

Detti Comitati di Monitoraggio potranno essere riuniti in sedi congiunte nei casi in cui lo richiedesse la pianificazione e la realizzazione di interventi inerenti ambiti circoscrizionali contigui e integrati nella gestione della mobilità”.”

Proponenti: Farello (DS); Striano (MARGHERITA).

EMENDAMENTO N. 3

“Nel dispositivo della delibera al punto 3, ultimo capoverso, dopo “e della linea metropolitana di Genova” inserire la seguente frase: “contestuale al servizio di trasporto pubblico via mare che preveda un collegamento organico tra le delegazioni del ponente e levante cittadino al centro città”.”

Proponente: Brignolo (VERDI)

EMENDAMENTO N. 4

“Nel dispositivo della delibera al punto 4, al capoverso – dei previsti ulteriori miglioramenti dell’aumento dei passeggeri trasportati - omissis.... dopo “politiche di incentivazione dei servizi di TPL”, aggiungere: “attraverso l’attivazione già nel corrente anno dell’implementazione dei servizi delle linee periferiche / collinari indicate negli obiettivi del Piano Industriale, e un progetto di trasporto in superficie in Valbisagno che comprenda le delegazioni di Marassi, Staglieno, Molassana””.

Proponente: Brignolo (VERDI)

EMENDAMENTO N. 5

“Nel dispositivo della delibera, al punto 8, al capoverso - la presentazione, entro la fine del mese di agosto 2006 - omissis..... dopo “per la predisposizione del PUM – Piano Urbano della Mobilità”, aggiungere: “e del P.I.M. – Piano Integrato della Mobilità - del Comune di Genova da parte dell’Unità di Progetto Piano Urbano della Mobilità e dei Trasporti d’intesa con le Circoscrizioni”.”

Proponente: Brignolo (VERDI)

Esito della votazione d'ordine del giorno n. 1: respinto con 9 voti favorevoli, 27 contrari (Menini; D.S.; VERDI; MARGHERITA; P.R.C.; LIGURIA NUOVA; COM. ITALIANI), 2 astenuti (A.N.: Bernabò Brea, Murolo) e 1 presente non votante (L.N.L.P.: Rixi).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 2: approvato con 33 voti favorevoli; n. 1 contrario (Castellaneta); n. 2 astenuti (A.N.: Bernabò Brea, Murolo); n. 1 presente non votante (L.N.L.P.: Rixi).

Esito della votazione dell'ordine del giorno n. 3: approvato con 29 voti favorevoli; n. 8 contrari (Castellaneta ; F.I.); n. 1 presente non votante (L.N.L.P.: Rixi).

Esito della votazione dell'emendamento n. 1: approvato con 30 voti favorevoli, 8 voti contrari (LIG. NUOVA; FI); 1 presente non votante (LNLP: Rixi).

Esito della votazione dell'emendamento n. 2: approvato con 37 voti favorevoli, 1 voto contrario (LIG. NUOVA); 1 presente non votante (LNLP: Rixi).

L'emendamento n. 3 viene ritirato dal proponente.

Esito della votazione degli emendamenti nn. 4 e 5: approvati con 35 voti favorevoli, 1 voto contrario (LIG. NUOVA); 2 astenuti (AN: Bernabò Brea, Murolo); 1 presente non votante (LNLP: Rixi)

Esito della votazione della proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 36: approvata con 25 voti favorevoli, 13 contrari (AN; LIG. NUOVA; FI; PRC; LNLP) e 1 astenuto (VERDI: Brignolo).

CLIII (37)

PROPOSTA N. 00031/2006 DEL 06/04/2006
RECEPIMENTO DEGLI ATTI UNILATERALI
D'IMPEGNO PER LA CESSIONE VOLONTARIA
AI SENSI DELL'ART. 20 DEL D.P.R. N. 327/2001,
DI IMMOBILI INTERESSATI DALLA
PROCEDURA ESPROPRIATIVA NELL'AMBITO
DEI LAVORI DI ADEGUAMENTO DI VIA SAN
BIAGIO FINO ALL'INNESTO CON IL
TRACCIATO DELL'EX AUTOGUIDOVIA AL
SANTUARIO DI N.S. DELLA GUARDIA.

GRILLO (F.I.)

“In sede di commissione consiliare avevamo posto alcuni quesiti. Il primo è relativo al fatto che la Giunta ha approvato un primo progetto preliminare il 31 ottobre 2002, quello definitivo il 18 dicembre 2003. Avevamo richiesto il costo progettuale di questa opera. In sede di commissione non è stato risposto e ci è pervenuta poi una nota in queste ore in cui viene specificato che il costo complessivo relativo alle opere progettuali per l'ampliamento di questa strada ammonta a 152.000 euro, il che mi ha un po' stupito anche perché per nostra carenza non abbiamo chiesto invece a quanto ammonta l'intervento complessivo relativamente all'ampliamento della strada stessa per cui sarebbe molto interessante aver potuto configurare fra il costo progettuale di una cifra abbastanza rilevante il costo poi relativo agli interventi di ampliamento.

Ora sorge spontanea una domanda che noi abbiamo già evidenziato anche in occasione di altre pratiche: se non era il caso che questo progetto fosse eseguito dalle maestranze del nostro ente perché ricorrere all'esterno per cifre così rilevanti credo che non sia di buona immagine per le professionalità operanti all'interno dell'ente e in questo caso questa cifra così rilevante che non possiamo confrontare con il costo dell'opera ci sembra in tutti i casi esorbitante. Sugeriamo alla Giunta di evitare il più possibile, ancorché oggi le norme della finanziaria in atto sconsiglino l'affidamento di consulenze o progettazioni all'esterno, affidamenti di questa natura.

A prescindere dalla seduta odierna del Consiglio, resto comunque in attesa di conoscere l'ammontare complessivo dei costi relativi all'ampliamento della strada”.

Esito della votazione della proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 31: approvata con 27 voti favorevoli e 7 astenuti (A.N.: Bernabò Brea, Murolo; F.I.: Costa, Della Bianca, Garbarino, Grillo, Rosso).

CLIV

**MOZIONE D'ORDINE PER IL RINVIO DELLE
PROPOSTE DELLA GIUNTA AL CONSIGLIO
COMUNALE NN. 10/2006 E 22/2006.**

BERNABÒ BREA (A.N.)

"Io chiedo, per questa pratica e per la successiva, che ci sia un rinvio per un ulteriore approfondimento perché allo stato noi andiamo a votare delle delibere che sono estremamente ambigue. Qui non si tratta di ordine del giorno o non ordine del giorno, ma abbiamo assistito a delle cose che non avremmo voluto né sentire né vedere. Poiché quindi è sembrato che qualcuno volesse nascondere qualcosa, io la invito veramente a rinviare queste due delibere".

FARELLO (D.S.)

"Io vorrei dire che non sono pregiudizialmente contrario, ma specifico due cose. Rispetto a quanto mi hanno riferito i commissari presenti ai sopralluoghi e il presidente della commissione, innanzitutto ritengo che se decidiamo di non discutere e approvare oggi queste pratiche, sia necessario non andare al prossimo Consiglio ma chiudere la discussione in commissione come vuole l'iter normale.

Su questa pratica non ho sinceramente gli elementi per rispondere alle osservazioni che ha fatto il consigliere Bernabò Brea. Su quella successiva, avendo ricevuto una lettera del Presidente di Circoscrizione Val Bisagno che specifica qual era l'oggetto del contendere dal punto di vista amministrativo, e avendo avuto un veloce confronto oggi, che penso possa essere confermato dagli interventi in aula, con il Presidente della commissione e con il dirigente che ha seguito la pratica e avendo appreso che quello che richiede il Presidente Musso è già contenuto in delibera, mi sembra di poter dire che la delibera iscritta al n. 4 è in una situazione diversa da quella precedente. Ribadisco, se decidessimo di non discutere oggi, di non rimettere la pratica al Consiglio in discussione aperta: ritorniamo in commissione, chiudiamo la discussione e poi votiamo; mi sembra un iter più lineare".

GUASTAVINO – PRESIDENTE

"Scusa, Bernabò Brea, riterrei opportuno separare le due proposte di rinvio. Do la parola al consigliere Grillo per mozione d'ordine".

GRILLO (F.I.)

"Nel caso la pratica iscritta al n. 3 dell'ordine del giorno venga rinviata in commissione, proporrei che in questa commissione fossero auditi i proprietari delle aree e le aziende ivi operanti. Siamo in mozione d'ordine e non posso sviluppare questo ordine del giorno che avevo presentato contestualmente a questa pratica, ma nel caso ci sia un rinvio in commissione, chiederei che fossero auditi i proprietari delle aree citate e le aziende ivi operanti. Poi se volete posso anche motivare il perché di questa richiesta, però riterrei molto opportuna questa presenza".

COSMA (G. MISTO)

"Mi pare che questa sia una procedura assolutamente assurda. O ritiriamo la delibera e ritorna in Giunta e poi ritorna in commissione e in Consiglio, oppure ... interruzione ... è rinviata in commissione? Ma in commissione l'abbiamo discussa questa delibera. Quali sono gli elementi significativi apportati dai colleghi perché questa pratica sia rinviata? Non mi pare che ci siano motivi significativi, forti, tali per cui non si possa votare questo atto deliberativo".

Esito della votazione per il rinvio della proposta n. 10/2006: respinto con 10 voti favorevoli e 20 contrari (D.S.; MARGHERITA; G. MISTO).

Esito della votazione per il rinvio della proposta n. 22/2006: respinto con 10 voti favorevoli e 20 contrari (D.S.; MARGHERITA; G. MISTO).

GRILLO (F.I.)

Rispetto a questa proposta, devo ricordare che in data 3 maggio è avvenuto un sopralluogo sul posto. Noi conveniamo sul fatto che questa zona abbia la necessità di un riordino onde evitare la situazione caotica sotto l'aspetto urbanistico e di funzionalità per le aziende che ivi insistono. Nella relazione a corredo viene affermato che in data 23 gennaio 2006 il signor Claudio Zunino ha presentato progetto edilizio di edificazione caseggiato nei cui fondi verrà sistemato laboratorio per la lavorazione del marmo. Questo cittadino non era presente all'incontro né è stato possibile accedere all'area interessata.

Con nota del 27 maggio, alcuni proprietari delle aree hanno manifestato interesse all'adesione all'iniziativa, facendosi promotori degli accordi e delle trattative necessarie a coinvolgere i rimanenti proprietari. Qui viene citato un atto del 27 maggio che peraltro non è stato allegato alla deliberazione e nel caso alcuni di questi cittadini avessero dimostrato interesse, durante il sopralluogo nessun proprietario è stato invitato.

Durante il sopralluogo è stato affermato che si sarebbe costituito un consorzio fra aziende o comunque un'associazione preposta al riordino dell'intera zona. Anche questo è un atto che non ci è stato possibile rilevare dal fascicolo. Noi siamo preoccupati che il nuovo edificio ed altri eventualmente realizzati per le attività d'impresa coprano la visibilità degli edifici confinanti, soprattutto il primo.

Vi è poi la situazione a monte. Anche qui non abbiamo fatto un sopralluogo approfondito; vi sono però anche all'interno di questa zona aziende cimiteriali ed altre che insistono sul sito. Poi abbiamo ascoltato che sarebbe in corso un progetto di collegamento verso la valle del Velino per alcune servitù

utili al Comune. In conclusione noi riteniamo che questa zona debba essere molto approfondita perché nel caso sia in programma il transito di una strada il Comune sarebbe costretto a procedere ad esproprio o a bonarie intese e alla ricollocazione delle aziende ed è per questo che avevamo richiesto di audire le aziende interessate a tutto il complesso”.

MOLFINO (D.S.)

“Io, come spesso accade, mi stupisco un po’ perché in commissione abbiamo esaminato questa pratica, abbiamo deciso di fare il sopralluogo durante il quale sono emersi degli equivoci, si è parlato di consorzio che non esiste, però io vorrei riportare tutto il discorso alla sostanza, cioè che cosa stiamo approvando. Noi approviamo una variante al P.U.C. che non cambia le destinazioni degli edifici che possono essere costruiti, che non stravolge minimamente quelle che erano le previsioni del P.U.C. precedente; semplicemente, prendendo atto che esiste un’iniziativa da parte di un privato che non potrebbe partire se noi manteniamo questo obbligo di partire con un progetto unitario, cioè o partono tutti o non parte nessuno; ci è stato spiegato molto bene anche durante il sopralluogo. Quindi noi diciamo: c’è un’iniziativa di un privato che non fa altro che mettere al chiuso delle lavorazioni che adesso avvengono all’aperto. C’è un progetto unitario di sistemazione complessiva di tutto il fronte sul Bisagno. A fronte di questo noi diamo un preventivo assenso al fatto che venga approvata una variante e che in base a questa variante si vada avanti con il progetto di questo signor Zunino. Questo stiamo discutendo.

Allora mi sembrano completamente fuori luogo i discorsi che ho sentito perché se noi siamo a quello che approviamo, non dobbiamo qui approvare il progetto o stravolgere il vecchio P.U.C., dobbiamo solo prendere atto se ci va bene o no che in una zona dove era previsto un intervento unitario, pensando forse che si mettessero tutti insieme, preso atto che questa iniziativa non parte con il consenso di tutti, possa partire solo questo progetto. Dobbiamo decidere che non parte nessuno? Io preferisco che, sempre nell’ambito di un progetto unitario, che quindi veda tutti coloro che intervengono costruire secondo quello che ha deciso l’amministrazione pubblica per la sistemazione complessiva e la valorizzazione dell’area, che si proceda anche per un intervento di questo genere. Questo è quello che oggi dobbiamo approvare. Fare un’altra commissione edilizia dove rispieghiamo le stesse cose francamente io non ne ho più voglia perché chi ha capacità di intendere intende, altrimenti possiamo starci fino al 2012 e io credo che sarebbe completamente inutile”.

GRILLO (F.I.)

“E’ chiaro dall’intervento del Presidente della commissione che ha presieduto questo sopralluogo che tutta l’operazione che ci è stata prospettata in effetti riguarda il proprietario di un’area che oltretutto chiede di poter edificare un edificio nei cui fondi collocare la propria attività, mentre abbiamo visto durante il sopralluogo che l’area è molto più vasta, vi insistono altre proprietà che non ci è dato di conoscere se appartengano alle aziende che lavorano il marmo o meno. Durante il sopralluogo si è parlato di un disegno complessivo del riassetto di quell’area, quindi credo sia legittimo porre con questo ordine del giorno la richiesta che questi proprietari, sia di aree che di attività, siano auditi da un’apposita commissione consiliare. Così come credo sia legittimo considerare il fatto che sull’area a monte, dove pure insistono attività commerciali sempre di aziende che lavorano il marmo, sarebbe in programma un progetto di viabilità verso le alture del Velino atto a soddisfare anche eventuali servitù comunali e nel caso questa strada transitasse al centro o lateralmente alla zona considerata, è chiaro che queste attività dovrebbero essere o espropriate o, analogamente a quanto è avvenuto per il mercato di Bolzaneto, bonariamente contrattate. Ora, è tanto illegittimo, è tanto incauto, è tanto fuori luogo chiedere, a prescindere da come voterete questa pratica, che si possano audire i proprietari delle aree e delle attività? Questo chiediamo con questo ordine del giorno, o non volete audirle? O preferite che poi la gente vi chieda audizioni come spesso succede utilizzando dei canali che non siano quelli che il Consiglio Comunale questa sera può stabilire? Comunque questa è la nostra proposta, poi i colleghi del Consiglio si comportino come meglio ritengono, però dopo quel sopralluogo e dopo ciò che abbiamo notato sul piano della mancata informativa, io riterrei che la decisione di audire i proprietari sia una decisione saggia”.

ASSESSORE GABRIELLI

“Qui abbiamo un documento firmato da tutti i proponenti che comprende esattamente quelle persone. Vogliamo audire quelle persone che hanno firmato questo documento? Il Consiglio può fare quello che crede. Poi c’è una serie di equivoci infiniti nel discorso fatto dal consigliere Grillo perché non esiste nessuna questione relativa all’altro comparto perché il comparto n. 2 non c’entra niente con la storia del Velino, qui stiamo parlando del comparto n. 1, quindi o le cose si capiscono bene, si sa fino in fondo di che cosa si parla, oppure è bene che ci sia una modesta attenzione a quello che viene detto e fatto, comunque io sono assolutamente contrario”.

GRILLO (F.I.)

“A parte il fatto che io e l’assessore eravamo insieme e insieme abbiamo commentato le ipotesi di progettualità dell’intera zona, resta il fatto che i proprietari delle aree e le aziende che lavorano il marmo anche nella prima zona visitata e considerata, non sono stati auditi durante il sopralluogo, né tanto meno esiste un consorzio e se io affermo queste cose ne o buon ragionato motivo anche perché pubblicamente è stato detto, per cui riterrei opportuno, visto che di audizioni ne facciamo tante, che i titolari delle aree e delle attività del posto fossero auditi, non fosse altro che per informarli della progettualità e acquisire un loro parere, anche perché una volta realizzato quel caseggiato, non ci è dato di conoscere la restante zona come verrà utilizzata, razionalizzata e da chi. Non vorremmo che questa operazione fosse solo ed esclusivamente finalizzata a risolvere i problemi del signor Zunino e non quelli che interessano una più vasta gamma di aziende che insistono nella zona. E’ demagogico chiedere di poterle audire visto che viene citata un’associazione e una nota inviata al Comune?”

ORDINE DEL GIORNO N. 1

“Il Consiglio Comunale

Sottolineato che la competente commissione consiliare in data 3 maggio 2006 ha effettuato un sopralluogo nell’area interessata alla proposta di variante al P.U.C.;

rilevato che non sono stati invitati all’incontro i proprietari delle aree e titolari delle aziende che svolgono in sito la loro attività;

appreso che la Civica Amministrazione sta programmando studi finalizzati ad un collegamento viario verso la valle del Velino, atti a consentire un agevole accesso al preannunciato utilizzo di aree per servitù comunale;

IMPEGNA SINDACO, GIUNTA E PRESIDENTE DELLA COMPETENTE COMMISSIONE

a promuovere un incontro urgente con i proprietari delle aree citate e le aziende ivi operanti al fine di renderle edotte dei progetti”.

Proponente: Grillo (F.I.)

Esito della votazione d’ordine del giorno: respinto con 4 voti favorevoli e 24 contrari (D.S., MARGHERITA, COM. ITALIANI, P.R.C., G. MISTO).

Esito della votazione della proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 10/2006: non approvata con 21 voti favorevoli e 2 astenuti (P.R.C.: Nacini, Poselli).

L'esito della votazione evidenzia la mancanza del numero legale, pertanto il Presidente dichiara sciolta la seduta.

CLVI

RINVIO DELLA PRATICA E DELLE INIZIATIVE
CONSILIARI AD OGGETTO:

PROPOSTA N. 00022/2006 DEL 16/03/2006
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI
PRESENTATE AVVERSO L'ADOZIONE DELLA
VARIANTE AL PIANO URBANISTICO
COMUNALE, APPROVATO CON D.P.G.R.L. N.
44/2000, AI SENSI DELL'ART. 44 DELLA L.R. N.
36/97 E S.M., INERENTE UN'AREA POSTA IN
FREGIO A VIA ADAMOLI, LOCALITA'
MONTANASCO, CON L'INTRODUZIONE DI UNA
NORMA SPECIALE E CONTESTUALE
RICHIESTA ALLA REGIONE LIGURIA DI
VARIARE, AI SENSI DELL'ART. 69 COMMA 1
DELLA CITATA LEGGE REGIONALE N. 36/97, IL
LIVELLO LOCALE DEL P.T.C.P. ADOTTATA
CON DELIBERA DI CONSIGLIO COMUNALE N.
151/2004

MOZIONE 01253/2005/IMI PRESENTATA DA
CONS. D.S., IN MERITO ASSEGNAZIONE
ALLOGGI RISTRUTTURATI IN PRÈ - TRUOGOLI
DI SANTA BRIGIDA.

MOZIONE 01344/2006/IMI PRESENTATA DA
CONS. MARGHERITA, IN MERITO INIZIATIVE A
FAVORE SICUREZZA NEL MONDO DEL
LAVORO.

INTERPELLANZA 00355/2003/IMI
PRESENTATA DA CONS. BERNABO' BREA
GIOVANNI, IN MERITO CRITERI DI
ASSEGNAZIONE APPARTAMENTI ZONA PRÈ.

INTERPELLANZA 01037/2005/IMI
PRESENTATA DA CONS. GRILLO GUIDO, IN
MERITO MANUTENZIONE COMPLESSO
MUSEALE COMMENDA DI PRÈ.

INTERPELLANZA 01280/2005/IMI
PRESENTATA DA CONS. PIZIO NICOLA, IN
MERITO CHIUSURA SCUOLA MATERNA ED
ELEMENTARE SANTA MARTA.

INDICE

VERBALE SEDUTA CONSIGLIO COMUNALE DEL

16 MAGGIO 2006

CXLV INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA ART. 54 DEI
CONSIGLIERI DELOGU E COSMA IN MERITO A PROGETTO CIV DI
SAN FRUTTUOSO “TRA LE DUE PIAZZE”, ISOLA PEDONALE TRA
PIAZZA MARTINEZ E PIAZZA TERRALBA CON REALIZZAZIONE DI
DUE PARCHEGGI INTERRALI SOTTOSTANTI LE DUE PIAZZE.....1

DELOGU (COM. ITALIANI).....1
COSMA (GRUPPO MISTO).....2
ASSESSORE MERELLA.....3
COSMA (GRUPPO MISTO).....4
DELOGU (COM. ITALIANI).....4

CXLVI INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA ART. 54 DEL
CONSIGLIERE GARBARINO IN MERITO A RINNOVO DELLA “MASSA
VESTIARIO” DELLE GUARDIE MUNICIPALI.4

GARBARINO (F.I.)4
ASSESSORE MERELLA5

CXLVII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA ART. 54
DELLA CONSIGLIERA POSELLI IN MERITO A CHIARIMENTI
RELATIVI A DETERMINAZIONE DELLA TARIFFA TIA E AGLI
AUMENTI CONSEGUENTI.....6

POSELLI (P.R.C.).....6
ASSESSORE LICCARDO6
POSELLI (P.R.C.).....8

CXLVIII INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA ART. 54 DEL
CONSIGLIERE COSMA IN MERITO A SITUAZIONE DI DEGRADO DI
VILLETTA DINEGRO.....8

COSMA (GRUPPO MISTO).....8
ASSESSORE DALLORTO9

**CXLIX INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA ART. 54 DEL
CONSIGLIERE GRILLO IN MERITO ALLO STATO IN CUI VERSA IL
VERDE, I PARCHI E I LORO GESTORI.....10**

GRILLO (F.I.)..... 10
ASSESSORE DALLORTO 11
GRILLO (F.I.)..... 12

**CL ORDINE DEL GIORNO IN MERITO AI PARCHEGGI FAI DA TE IN
VILLA ROSA – PEGLI.12**

GUASTAVINO PRESIDENTE..... 12

**CLI MOZIONE D'ORDINE DEL CONSIGLIERE COSTA SU ESITO
INCONTRO CON COMITATO CITTADINI DI SAN TEODORO PER GLI
ESTIMI CATASTALI.15**

COSTA (F.I.)..... 15
SINDACO..... 15

**CLII (36) PROPOSTA N. 36 DEL 27.04.2006. INTEGRAZIONE
DEGLI INDIRIZZI DI CUI ALLE DCC. 76/2004 E 122/2004 IN RELAZIONE
AL PIANO INDUSTRIALE DELLA AMT S.P.A. PER IL TRIENNIO 2006 -
2008 E DELLE LINEE GUIDA PER IL TRIENNIO 2009 – 201116**

GRILLO (F.I.)..... 16
BERNABÒ BREA (A.N.)..... 17
POSELLI (P.R.C.)..... 19
BENZI (LIGURIA NUOVA)..... 20
COSTA (F.I.)..... 21
RIXI (L.N.L.P.) 22
FARELLO (D.S.)..... 23
MUROLO (A.N.)..... 25
CASTELLANETA (LIGURIA NUOVA)..... 26
DELOGU (COM. ITALIANI)..... 27
NACINI (P.R.C.) 28
STRIANO (MARGHERITA) 29
COSMA (G. MISTO)..... 30
ASSESSORE MERELLA 31
CECCONI (F.I.)..... 33
FARELLO (D.S.)..... 34
DELOGU (COMUNISTI ITALIANI)..... 35
FARELLO (D.S.)..... 35
BRIGNOLO (VERDI)..... 36
ASSESSORE MERELLA 37
BRIGNOLO (VERDI)..... 38
ASSESSORE MERELLA 39
BRIGNOLO (VERDI)..... 39

GRILLO (F.I.)	63
MOLFINO (D.S.)	64

GRILLO (F.I.).....	65
ASSESSORE GABRIELLI.....	65
GRILLO (F.I.).....	66

CLVI RINVIO DELLA PRATICA E DELLE INIZIATIVE CONSILIARI AD OGGETTO:.....	67
---	----

PROPOSTA N. 00022/2006 DEL 16/03/2006 CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE AVVERSO L'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO COMUNALE, APPROVATO CON D.P.G.R.L. N. 44/2000, AI SENSI DELL'ART. 44 DELLA L.R. N. 36/97 E S.M., INERENTE UN'AREA POSTA IN FREGIO A VIA ADAMOLI, LOCALITA' MONTANASCO, CON L'INTRODUZIONE DI UNA NORMA SPECIALE E CONTESTUALE RICHIESTA ALLA REGIONE LIGURIA DI VARIARE, AI SENSI DELL'ART. 69 COMMA 1 DELLA CITATA LEGGE REGIONALE N. 36/97, IL LIVELLO LOCALE DEL P.T.C.P. ADOTTATA CON DELIBERA DI CONSIGLIO COMUNALE N. 151/2004.....	67
--	----

MOZIONE 01253/2005/IMI PRESENTATA DA CONS. D.S., IN MERITO ASSEGNAZIONE ALLOGGI RISTRUTTURATI IN PRÈ - TRUOGOLI DI SANTA BRIGIDA.....	67
---	----

MOZIONE 01344/2006/IMI PRESENTATA DA CONS. MARGHERITA, IN MERITO INIZIATIVE A FAVORE SICUREZZA NEL MONDO DEL LAVORO.....	67
--	----

INTERPELLANZA 00355/2003/IMI PRESENTATA DA CONS. BERNABO' BREA GIOVANNI, IN MERITO CRITERI DI ASSEGNAZIONE APPARTAMENTI ZONA PRÈ.....	68
---	----

INTERPELLANZA 01037/2005/IMI PRESENTATA DA CONS. GRILLO GUIDO, IN MERITO MANUTENZIONE COMPLESSO MUSEALE COMMENDA DI PRÈ.....	68
--	----

INTERPELLANZA 01280/2005/IMI PRESENTATA DA CONS. PIZIO NICOLA, IN MERITO CHIUSURA SCUOLA MATERNA ED ELEMENTARE SANTA MARTA.....	68
---	----

