



**A. M. A. T.**

*Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto*

**DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

**OGGETTO**

**APPROVAZIONE PIANO PROGRAMMA 1997-1999**

L'anno millenovecentonovantasette, il giorno 18 (diciotto) del mese di luglio, alle ore 09.00, in TARANTO e nella sede dell'Azienda;

si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, il Consiglio di Amministrazione nelle persone dei Signori :

1. Arturo MASI

PRESIDENTE

**MEMBRI EFFETTIVI**

2. Giuseppe ALTAMURA (a.g.)

3. Angelo DI CORRADO

4. Maria T. CONTE

5. Fedele PIGNANELLI

6. Francesco MATARRESE

7. Alberto MESSINESE (a.g.)

**MEMBRI SUPPLENTI**

8. Ernesto DATTO (con diritto a voto)

9. Giulio VINCI (con diritto a voto)

Assiste il Direttore Generale dell'Azienda ing. Francesco Lucibello.

Svolge le funzioni di Segretario del Consiglio il sig. Semeraro Raffaele

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

## **IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE:**

- visto il Piano Programma relativo al triennio 1997-1999, predisposto dalla direzione ai sensi dell'art.18 dello Statuto aziendale e già presentato nella precedente riunione del C.d.A.;
- atteso che il suddetto Piano è stato inviato anche alle OO.SS. per preventiva informazione;
- considerato che il Piano Programma è uno dei documenti aziendali da approvarsi specificatamente da parte dell'Ente Proprietario;
- ritenuto poterne approvare i contenuti in quanto rispondenti agli indirizzi programmatici dell'Amministrazione comunale e di questo Consiglio d'Amministrazione;
- visto il bilancio preventivo 1997;
- visto lo Statuto aziendale;
- visto il D.P.R. n° 902 del 04/10/1986;
- con il voto consultivo favorevole del direttore generale;

Unanimemente

## **DELIBERA**

- di approvare l'allegato Piano Programma per il triennio 1997-1999 e di inviarlo all'Amministrazione Comunale per quanto di competenza.

*IL PRESIDENTE*  
*(apv. Arturo Masi)*



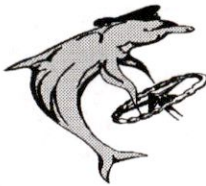
*IL SEGRETARIO*  
*(Semeraro Raffaele)*



Comunicata all'Amministrazione Comunale il ..... **23 LUG. 1997**

Resa esecutiva il ..... **26 MAR. 1998**

**IL SEGRETARIO**  
**Del Consiglio di Amministrazione**  
**A. M. M. T.**  
**(Semeraro Raffaele)**



# Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

Codice Fiscale 00146330733

Taranto, li 23/luglio/1997

Prot. n° : Dir/.....1758/97

Raccomandata a mano

Spett./le  
Segreteria 4° Settore  
Affari Generali  
del Comune di Taranto  
Palazzo Latagliata

TARANTO

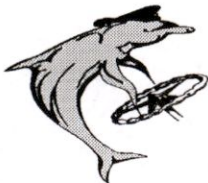
Mende 23.7.97

Ai sensi dell'art. 14 dello Statuto aziendale trasmettiamo, in triplice esemplare, copia della deliberazione n° 183 adottata dal Consiglio di Amministrazione di questa Azienda nella seduta del 18 luglio 1997, con all'oggetto "Piano Programma 1997/1999".

Distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Ing. Francesco Lucibello)





# Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

Codice Fiscale 00146330733

Taranto, li 22/luglio/1997

Prot. n° : Dir./ 1755/97

AI SIGG. COMPONENTI IL  
COLLEGIO REVISORI CONTI  
A. M. A. T.

LORO SEDI

**Oggetto :** Trasmissione Piano Programma 1997/1999.

Allegata alla presente trasmettiamo, ai sensi dell'art. 12, comma 6), dello Statuto aziendale, copia del Piano Programma 1997/1999, approvato da questo Consiglio di Amministrazione con deliberazione n° 183 del 18 luglio u.s., per le conseguenziali determinazioni di competenza di codesto spett/le Collegio.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE  
(ING. FRANCESCO LUCIBELLO)



# Piano Programma

1997-1999

M

A

7

Adottato con deliberazione del C.d.A. n° 183 del 18/07/1997



COMUNE DI TARANTO  
4° Settore Affari Generali  
SEZIONE MUNICIPALIZZATE

Taranto, li 30 APR. 1998

All'Azienda per la Mobilità

nell'Area di Taranto

via C. Battisti, 657

TARANTO

N. di prot. .... Rip. 241

Risp. al N. .... del .....

Alligati N. 1

OGGETTO: Delibera C.C. n°44/98 avente per oggetto: "Approvazione deliberazione adottata dal C.d.A. - dell'Azienda Speciale AMAT n°183 del 18.7.97 avente per oggetto: Piano Programma 1997/1999". -

Si trasmette, in allegato, copia conforme all'originale della delibera oggettivata, vistata per presa d'atto dal CO.RE.CO. al n°387/98.

IL CAPO UFFICIO INCARICATO  
(Francesco BASILE)



IL DIRIGENTE  
(Dr. Elio CASSANO)

|                    |              |                                     |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                            |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
|--------------------|--------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| A.M.A.T. - TARANTO | 4442         | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Prot. Arrivo n°    | 30 APR. 1998 | Dirigente Ammin.vo                  | Area Informatica         | Area Legale              | Area Personale           | Area Movimento           | Area Tecnica             | Ufficio Ragioneria       | Ufficio Prod. del Traffico | Ufficio Segreteria       | Ufficio Contratti        |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |





CITTÀ DI TARANTO

2° SETTORE SEGR. GEN.  
Elez. Amm. 98 - 25/6/96  
Servizio C.C.N. 13 Prot. Spec.  
Spedito il 30 MAR. 1998

## COPIA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

## OGGETTO

Approvazione deliberazione adottata dal C.d.A. dell'Azienda Speciale AMAT  
n° 183 del 18.7.97 avente per oggetto: "Piano programma 1997/1999".-



L'anno millenovecentonovanta **otto** il giorno **ventisei** del mese di **marzo**  
alle ore **10,20**, in Taranto **X presso la Sala delle Adunanze del Consiglio Provinciale**  
Il Consiglio Comunale, legalmente convocato a domicilio, in sessione **straordinaria**  
ed in seduta **pubblica**, si è riunito sotto la Presidenza del  
Sig. **Egidio Briganti** con l'assistenza del Segretario Generale.  
Sig. **Dr. Giuseppe Luigi Spada**

Eseguito l'appello nominale, sono risultati presenti:

|                              | Assenti |                                 | Assenti |
|------------------------------|---------|---------------------------------|---------|
| 1 DE COSMO Gaetano - Sindaco |         | 21 PETRELLI Fiorentino          |         |
| 2 VITANZA Francesco          |         | 22 DOMINA Liborio               |         |
| 3 MONTALTO Giuseppe          |         | 23 TUCCI Michele                | 3       |
| 4 BRIGANTI Egidio            |         | 24 DINOI Mario                  |         |
| 5 RENNA Cataldo              |         | 25 MONFREDI Cosimo              |         |
| 6 CIRACÌ Cosimo              |         | 26 STEFANO Ippazio              | 4g.     |
| 7 DIMAGGIO Federico          |         | 27 CASSETTA Cosimo              | 5       |
| 8 COLIZZI Cesare             |         | 28 DE SALVE Leonardo            |         |
| 9 TARANTINO Vito             |         | 29 CERVELLERA Alfredo           |         |
| 10 MERCADANTE Michele        |         | 30 PALMA Damiano                |         |
| 11 PETRUZZI Umberto          |         | 31 SCARCIA Sergio               |         |
| 12 GOLINO Adriano            |         | 32 LARUCCIA Vito Mario          |         |
| 13 MICOLI Angelo             |         | 33 RUSCIANO Pietro              |         |
| 14 MUSILLO Giuseppe          |         | 34 LEMMA Anna Rita              |         |
| 15 MAGGI Anna Maria          | 1       | 35 CIOCIA Paolo                 |         |
| 16 D'ANGELO Fedele           |         | 36 BRUNETTI Raffaele            |         |
| 17 CONDEMI Filippo           |         | 37 PETRONE Carlo                |         |
| 18 MESSINESE Arturo          |         | 38 CONTINO Michele              | 6g.     |
| 19 VINCI Francesco           |         | 39 NACCARI Giuseppe             | 7g.     |
| 20 BASILE Emanuele           | 2       | 40 LIVIANO D'Arcangelo Giovanni | 8       |
|                              |         | 41 MORO Giuseppe                |         |

in totale N. **33** presenti su n. 40 Consiglieri assegnati al Comune, oltre il Sindaco.

Il presidente, ritenuto legale il numero dei consiglieri intervenuti, trattandosi di **SECONDA**  
convocazione, dichiara aperta la seduta ed invita i presenti ad adottare deliberazione in merito all'oggetto.



Del che è verbale.

Seguono le firme all'originale del Segretario Generale e del Presidente.

Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio del Comune  
dal **30 MAR. 1998** al **14 APR. 1998**

Taranto, **30 MAR. 1998**

Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo



IL SEGRETARIO GENERALE  
(Dr. Giuseppe Luigi SPADA)

IL SEGRETARIO GENERALE

**REGIONE DELLA PUGLIA**

**SEZ. PROV. LE DECENTRATA DI CONTROLLO SUGLI ATTI DEGLI ENTI LOCALI  
di TARANTO**

N. **387**

LA COMMISSIONE PROV. DI CONTROLLO NELLA SEDUTA DEL

**- 8 APR. 1998**

**prende atto**

Taranto, li **- 9 APR. 1998**

p.c.c. IL SEGRETARIO  
(Pasquale SPADA)



IL PRESIDENTE  
**F.to Franco PUNZI**

Taranto, li

Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo.

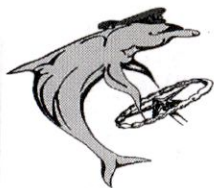
IL SEGRETARIO GENERALE

Taranto, li **20 APR. 1998**



CAPO SERVIZIO F.F.  
(Luigi BUCCHIELLA)

Il



# Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

Codice Fiscale 00146330733 - Reg. Imprese di TA n° 13361

Taranto, li 16/07/1997

Prot. n° : Dir/.....1733/97

Spett. OO.SS.

CGIL-CISL-UIL

FAISA-CISAL

SINAI-CONFSAL

e p.c. Sig. Presidente

" " Sigg. Consiglieri

SEDE

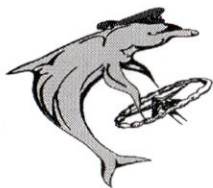
**OGGETTO:** Piano Programma 1997-1999

A riscontro vs. nota del 14/07, pervenuta in data odierna, il sottoscritto, poichè è stato impropriamente chiamato in causa a livello personale, ritiene di dover replicare, anche se molte delle cose di seguito riportate sono già contenute nel Piano Programma, ma evidentemente non sono state ben lette.

Il Piano Programma, ancorchè materialmente redatto dalla struttura che io rappresento, nel momento in cui viene condiviso dal C.d.A. e da questo inviato alle OO.SS. per preliminarne informativa, è un documento aziendale che in nessun caso può essere attribuito al singolo.

Nulla impedisce all'Azienda, anche in assenza degli indirizzi programmatici del Consiglio Comunale, di adottare un Piano d'Impresa da sottoporre all'Ente Proprietario, ed anzi in questa fase storica ritengo doveroso per l'Azienda rendersi parte attiva, aiutando l'Ente Locale a comprendere l'evoluzione in atto nel settore e gli scenari possibili.





Quello che codeste OO.SS. si rifiutano di accettare è che anche le Aziende pubbliche sono IMPRESE e che come tali perseguono obiettivi economici, mentre gli eventuali scopi sociali devono essere imposti da altri soggetti finanziandoli adeguatamente.

Quando ciò avverrà, e finora non è avvenuto non certamente per volontà mia o dell'Azienda, non ci saranno difficoltà ad adeguarci.

La gran parte delle questioni esposte da codeste OO.SS. (parcheggi, autogru, linee a scarsa redditività, socialità del servizio) rientrano nel concetto suddetto e quindi sono al di fuori della sfera di competenza aziendale in assenza di precise indicazioni.

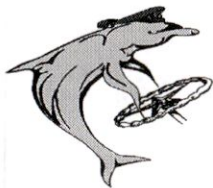
Anche il problema delle tariffe sollevato non ha fondamento, in quanto proprio perchè il servizio non è di per sè remunerativo vi sono i contributi a sostegno esercizio (per le aziende pubbliche e per le aziende private) e nessuno si sognerebbe di aumentare le tariffe a dismisura perchè vi sarebbe un crollo della frequentazione (o meglio dell'utenza pagante).

La "democrazia" (termine usato spesso a sproposito) non ha niente a che vedere con l'IMPRESA e quindi quelli che sono i pregi e i difetti dell'Azienda pubblica sono noti a tutti anche se la verità può non piacere (neanche al sottoscritto che da una privatizzazione dell'Azienda avrebbe certamente da perdere).

L'onestà intellettuale porta però ad affermare che, sul piano della logica d'Impresa, i frequenti cambi di gestione sono controproducenti e che l'attuale quadro normativo è penalizzante per le aziende pubbliche, che quindi non possono purtroppo competere sul mercato.

In ogni caso l'Azienda è soggetto passivo di una eventuale trasformazione in SpA (a prevalenza pubblica o privata), o di una fusione con altre realtà similari, e quindi tali argomenti non possono entrare nel Piano d'Impresa. Sarebbe quantomeno strano che l'Azienda





Speciale, esistente, predisponesse il Piano della SpA che ancora non esiste e che ne decreterebbe la morte.

É invece di competenza dell'Azienda ipotizzare uno scorporo di attività mediante costituzione di una società partecipata.

Nulla impedisce che l'Ente Locale proprietario, in sede di esame del Piano Programma, adotti diversi indirizzi e li comunichi all'Azienda che provvederà alla immediata variazione del Piano Programma.

Questo, infatti, non è certo immutabile, ma anzi nella stessa relazione si danno per certi aggiornamenti a breve scadenza per l'evoluzione continua del quadro normativo e di riferimento.

La convenienza a "privatizzare" l'officina è stata già spiegata in sede di approvazione della Pianta Organica e gli indirizzi in tal senso vennero dati dal C.d.A.

Infine per quanto riguarda la consistenza del parco autobus, il Piano prevede un incremento di 10 unità proprio per ridurre l'elevata percorrenza unitaria per autobus.

Un incremento maggiore del parco non è ipotizzabile, sia per carenza di risorse finanziarie, sia perchè gli spazi attuali di deposito non ne consentirebbero la gestione.

Ritenendo di aver esaurito le risposte dovute, porgo distinti saluti

IL DIRETTORE GENERALE

(Ing. Francesco Lucibello)

SEGRETERIE TERRITORIALI  
SEGRETERIE AZIENDALI AMAT

Taranto, 25/6/1997

Al Presidente del Consiglio  
di Amministrazione AMAT

Ai componenti del Consiglio  
di Amministrazione AMAT

Al Direttore Generale AMAT

T A R A N T O

In riferimento al Piano Programma AMAT consegnatoci nei  
giorni scorsi Vi preannunciamo ns. osservazioni e contributi  
propositivi.

Per tale motivo Vi invitiamo a non procedere alla  
eventuale deliberazione nel corso della riunione di Consiglio di  
Amministrazione prevista per domani, 26/6/1997.

Non essendoci scadenze legate all'approvazione del  
suddetto Piano, riteniamo che codesta Azienda possa accogliere la  
richiesta in oggetto e ci impegnamo a presentare le ns.  
osservazioni in tempi brevi.

Distinti saluti.

Le Segreterie Territoriali  
ed Aziendali

|                            |                          |
|----------------------------|--------------------------|
| A.M.A.T. - TARANTO         |                          |
| Prova Arrivo n. 2566       |                          |
| 25 GIU. 1997               |                          |
| del                        |                          |
| Dirigente Ammin.vo F.F.    | <input type="checkbox"/> |
| Area Informatica           | <input type="checkbox"/> |
| Area Legale                | <input type="checkbox"/> |
| Area Personale             | <input type="checkbox"/> |
| Area Movimento             | <input type="checkbox"/> |
| Area Tecnica               | <input type="checkbox"/> |
| Ufficio Ragioneria         | <input type="checkbox"/> |
| Ufficio Prod. del Traffico | <input type="checkbox"/> |
| Ufficio Segreteria         | <input type="checkbox"/> |
| Ufficio Contratti          | <input type="checkbox"/> |
| CdA                        | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/>   |                          |



## Federazione TERRITORIALE AUTOFERROTRANVIARI

Prot.45ST/97

Al Presidente della C.Amm.ce  
Ai Consiglieri " " "  
A.M.A.T. - S E D E

Oggetto: Comunicazione.

In merito alla Vs nota prot.1677/97 Dir/ del II/07/97, riferita al "PIANO PROGRAMMA 97/99", questa O.S., comunica quanto segue:

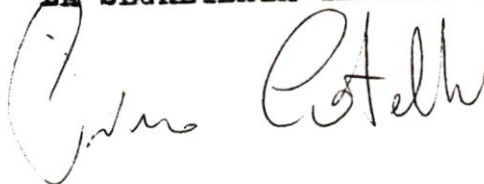
- a) In confronto iniziale, tra gli Organi in indirizzo e le OO.SS. dei giorni scorsi, è parso alla scrivente, l'inizio di una fattiva e concreta partecipazione, nell'interesse supremo dell'Azienda, dell'Utente, nonché dei diritti Costituzionali, normativi e contrattuali dei lavoratori;
- b) che la Vs nota, a Ns avviso, si appalesa riduttiva, nelle parti...-entro e non oltre il...omissis-...-dovrà essere approvato....omissis, rispetto alla problematica che riveste il confronto (quest'ultimo a Ns avviso, necessario e costruttivo) sul Piano Programma Aziendale, in un momento così delicato della Ns società e in special modo rispetto all'emergenza sull'occupazione;
- c) che l'atteggiamento aziendale, d'imporre perentorietà, o rapporti epistolari a questa sigla, quasi a voler intendere il confronto un puro e semplice "SENTITE le OO.SS...", ci preoccupa e ci induce a pensare quasi ad un -dietro front-della Azienda, nei riguardi del Sindacato e quindi dei Lavoratori (che giova ricordare essere in credito nei confronti dell'Azienda);

Per tutto quanto esposto, riteniamo che il tavolo delle trattative, sia la sede giusta per la continuazione di quanto già verbalizzato in data 01/07/97 per il definitivo varo del piano programma.

Distinti saluti.

TARANTO 16/07/97

LA SEGRETERIA TERRITORIALE





SEGRETERIE TERRITORIALI DI TARANTO  
SEGRETERIE AZIENDALI AMAT

Al Presidente Consiglio  
di Amministrazione AMAT

Ai Componenti Consiglio  
di Amministrazione AMAT

Alla Direzione Generale AMAT

e, p. c.

A S. E. Sig. Prefetto

"

Al Sig. Sindaco

"

Ai Componenti Consiglio Comunale

"

Agli Organi d'informazione

T A R A N T O

In relazione alle notizie apparse sulla stampa circa l'attivazione della procedura di mobilità da parte dell'AMAT per alcuni lavoratori in possesso della qualifica di capolinea, riteniamo di dover fare alcune puntualizzazioni. In primo luogo, la mobilità di cui trattasi è quella riferita alla legge regionale n. 13/1992 che non detta norme sulle procedure per mettere in mobilità il personale, ma si limita a vietare, alle aziende di trasporto pubblico locale pugliesi ammesse a contribuzione, le assunzioni esterne imponendo il riequilibrio della forza lavoro attraverso l'assorbimento degli esuberi dichiarati dalle altre aziende presenti sul territorio regionale.

Orbene, l'AMAT non ha mai dichiarato alcun esubero, atteso che l'organico attualmente in vigore (approvato dalla R.P.) copre abbondantemente la forza lavoro esistente. Né si può dire che i lavoratori posti in "presunta" mobilità non trovino spazio nell'AMAT in quanto rivestono qualifiche "ad esaurimento", infatti il termine "ad esaurimento" è stato attribuito, nell'ambito della riclassificazione del personale introdotta dalla legge n. 270/1988, ad alcune qualifiche le cui mansioni venivano assegnate alla nuova figura dell'agente di movimento (fra queste il "capolinea"). Tuttavia per i lavoratori in possesso di tali qualifiche "ad esaurimento", la stessa legge 270/88 ha indicato la riqualificazione, non l'esodo.

Alla luce di quanto sopra, pertanto, la richiesta inoltrata dall'AMAT alla Regione Puglia potrà, al massimo, indicare alle varie aziende pugliesi che, nel caso dovessero assumere dei "capilinea" (cosa impossibile visto che la qualifica è "ad

esaurimento"), dovranno assorbire i 10 lavoratori dell'AMAT. E, comunque, i suddetti lavoratori hanno tutti gli strumenti per tutelarsi legalmente poichè la dichiarazione di mobilità che li riguarda non ha i necessari presupposti.

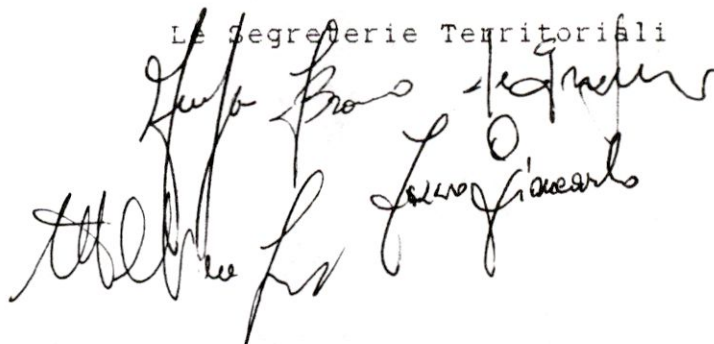
Siamo di fronte all'ennesima dimostrazione di superficialità da parte dell'AMAT, quella stessa superficialità che ha portato il suo Direttore a redigere un piano programma triennale in cui si prevede la dismissione dell'officina per la sola ragione dell'eccessivo costo della manutenzione dei mezzi. Ma una volta chiusa l'officina, gli autobus non si riparano più? Oppure ci si rivolge a strutture esterne? Ed a quali costi e con quali garanzie?

Di fronte a tante incertezze sarebbe sicuramente meglio spendersi, insieme alle forze sindacali, per organizzare al meglio la struttura di officina razionalizzandone i costi, invece di compiere operazioni societarie con privati (vedi accordo GEPI), senza che l'Amministrazione Comunale abbia ancora fatto conoscere i propri indirizzi programmatici per l'Azienda Speciale AMAT.

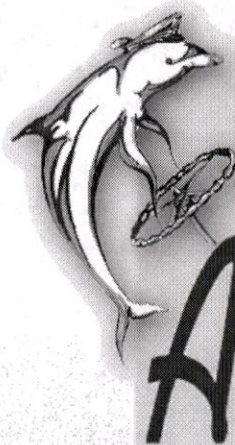
A quest'ultimo proposito comunichiamo di essere pronti a fornire le ns. osservazioni di merito e, pertanto, come da intesa nel corso dell'ultima riunione tenutasi lunedì 30/6/1997, attendiamo apposita convocazione.

Distinti saluti.

Taranto, 09/7/1997

Le Segreterie Territoriali  






# Piano Programma

1997-1999

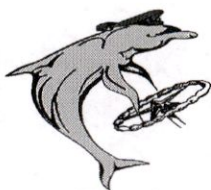
M

A

7

Adottato con deliberazione del C.d.A. n° 183 del 18/07/1997





**A**zienda per la **M**obilità nell'**A**rea di **T**aranto

Codice Fiscale 00146330733 - Reg. Imprese di TA n° 13361

# **PIANO PROGRAMMA 1997-1999**

(approvato con deliberazione n° 183 del 18/07/1997 del C.d.A.)



## **PREMESSA**

Ai sensi dell'art.14 (che a sua volta si richiama all'art.3 della L. 153/81 e all'art.38 del D.P.R. 902/86) e dell'art.18 dello Statuto Aziendale, è stato allestito, per l'approvazione da parte del C.d.A. dell'Azienda e successivamente del Consiglio Comunale di Taranto, il presente Piano Programma relativo al triennio 1997-1999.

È necessario preliminarmente un breve excursus storico.

L'ultimo Piano Programma aziendale, relativo al triennio 1992-1994, venne approvato con deliberazione n° 244 del 04/09/1992 dall'allora Commissione Amministratrice della cessata Azienda Municipalizzata, poi ratificata dal Consiglio Comunale con deliberazione n° 399 del 10/12/1992.

Il suddetto Piano esponeva :

- a) alcuni dati ed indici aziendali, di esercizio ed economici, anche in raffronto alla media nazionale;
- b) gli ambiti di intervento : ristrutturazione della rete dei servizi, maggiori controlli sull'utenza, tariffe, informazioni all'utenza, riqualificazione e migliore gestione del personale; potenziamento della informatizzazione;
- c) gli investimenti necessari : per il rinnovo del parco autobus, per l'impianto di radiotelefoni, per un impianto di telecontrollo della flotta e rilevamento dati utenza, per l'adeguamento della sede aziendale (uffici, officina e deposito), per gli impianti tecnologici;
- d) una previsione sintetica dei costi e ricavi per il triennio 1992-94 progressivamente crescenti.





Nel febbraio 1994 si insediò la nuova Commissione Amministratrice e nel giugno dello stesso anno il sottoscritto assunse la direzione aziendale, ma dei progetti e delle previsioni contenuti nel suddetto Piano, non solo nessuno era stato realizzato o si era avverato, quanto nessuna iniziativa era stata effettivamente assunta.

Si iniziò a lavorare a tutto campo sui problemi aziendali e su alcuni degli obiettivi di Piano, con gli aggiornamenti e le modifiche dettate dall'evoluzione legislativa e soprattutto dalle idee ed impulsi del nuovo management.

La linea seguita dall'Azienda in questi ultimi tre anni è stata in realtà tracciata anno per anno nei bilanci di previsione (v. preventivi 1995-1996 e 1997), che in sostanza sono stati riempiti anche di contenuti propri del Piano Programma.

La redazione di quest'ultimo veniva invece rinviata in quanto le modifiche legislative e giuridiche, in corso od imminenti, non davano certezze che consentissero una programmazione che andasse al di là dell'anno (e spesso neanche quella).

Nel 1994, infatti, sul fronte giuridico, era data per imminente, in quanto dettata dal D.L. 331/94 (più volte reiterato e da ultimo convertito in L. 95/95) la trasformazione dell'Azienda municipalizzata in Azienda Speciale ex L. 142/90, trasformazione poi avvenuta solo con la delibera del Consiglio Comunale del settembre 1995 ed entrata in vigore nel febbraio 1996, cui avrebbe dovuto seguire una delibera di indirizzi che poi non venne.

Sul fronte economico e normativo, dal 1° gennaio 1996 è stato soppresso il Fondo Nazionale Trasporti e dall'agosto dello stesso anno anche il Fondo di previdenza autoferrotramvieri.





Anche oggi, nel momento in cui ci troviamo di fronte alla legge 59/97 ed all'imminente decreto legislativo attuativo, con le novità che comporta sul fronte della quantificazione e contribuzione dei servizi minimi finanziati dalle Regioni, e che potrebbe comportare addirittura la trasformazione dell'Azienda in S.p.A., le certezze non sono molte e rischia di essere velleitario un Piano Programma triennale.

Pur tuttavia, le importanti iniziative che l'Azienda intende assumere rendono improcrastinabile la stesura del Piano Programma 1997-1999, sulla base delle ipotesi più attendibili, anche se è praticamente inevitabile un suo aggiornamento già nel corso del 1997.

Il Piano Programma, infatti, può essere assimilato in concreto al Piano d'Impresa, ed è quindi il documento attraverso il quale gli azionisti (nel nostro caso l'ente proprietario) possono valutare la bontà economica dell'intrapresa.



## **SITUAZIONE GIURIDICA E NORMATIVA**

La trasformazione dell'Azienda, da azienda municipalizzata in Azienda Speciale ex L. 142/90, deliberata nel settembre 1995 e divenuta effettiva dal 7/02/1996, con l'adozione del nuovo Statuto ha dato ulteriore impulso al cambiamento ed alla realizzazione del programma migliorando i tempi burocratici di alcuni adempimenti, ma ha sostanzialmente lasciato inalterati (nè poteva essere diversamente) i vincoli che impediscono una effettiva gestione imprenditoriale delle aziende pubbliche.

Il dibattito attuale sulla ulteriore trasformazione delle aziende in S.p.A. verte anche sugli stessi problemi, in quanto con le S.p.A. a maggioranza pubblica si rischia di non risolvere niente, dovendo comunque l'Azienda sottostare alle regole pubblicistiche in materia di appalti e di concorsi, ed inoltre, essendo la stessa sempre soggetta a frequenti cambi di vertici e di strategie, al perseguimento di scopi non legati all'utile e ad altri vincoli che alla lunga impediscono il formarsi di una cultura di impresa.

A ciò si aggiunga che da tempo la normativa europea, a cui si sta adeguando quella italiana, tende alla eliminazione dei monopoli e all'apertura al "mercato" anche in settori, quale quello dei pubblici servizi, in cui finora non solo il mercato è stato assente, ma era anche difficile ipotizzarne la presenza.

Gli esempi F.S., ENEL, Telecom, ALITALIA, Ente Poste, stanno facendo strada, anche se con risultati per ora poco incoraggianti, ma dovrebbero influenzare il cambiamento anche delle forme di gestione





dei servizi pubblici degli enti locali, che attualmente sono in larga parte effettuati mediante Aziende, Consorzi e S.p.A. in mano pubblica e in situazione di monopolio.

Nel settore trasporti è ora intervenuta la L. 59/97 (cui seguirà come già detto un D.L.vo attuativo) che, conferendo alle Regioni il potere programmatico in materia di T.P.L., impegna queste ultime ad adottare criteri che consentano l'apertura al mercato, con il superamento dell'istituto delle concessioni e l'affidamento dei servizi mediante procedure di gara.

In questo scenario le aziende pubbliche andrebbero verso l'estinzione e per evitare questo rischio si fa un gran parlare di imprenditorialità ed economicità possibile anche nella gestione pubblica, pur con tutti gli interrogativi e le difficoltà oggettive che ciò comporta.

La trasformazione in S.p.A., se non finalizzata ad una effettiva privatizzazione (maggioranza al privato o azionariato diffuso), non porterà significativi contributi, ed anzi rischia di aggiungere ulteriore confusione dovendosi riconfigurare i ruoli (Presidente, Consiglio, Direttore Generale, eventuale amministratore delegato) e studiare le nuove normative e regole da applicare.

In particolare nel caso della nostra azienda urbana di trasporto, anche alla luce della L. 59/97 che impedirebbe all'Azienda Speciale un allargamento della sfera di attività, una trasformazione in S.p.A. non pare allo stato conveniente se non aggiungendo elementi di vera novità.





L'acquisizione di nuove attività (parcheggi, rimozione, altra mobilità in genere) è già prevista dall'attuale Statuto ma manca la volontà politica di affidarli all'Azienda che, dal canto suo, non sarebbe allo stato in condizioni di acquisirli mediante procedure di gara.

Nel presente Piano si ipotizzerà quindi il permanere dell'attuale situazione giuridica, e quindi la sopravvivenza dell'Azienda Speciale che continuerà a gestire il solo servizio urbano di trasporto su gomma di concessione comunale (e in minima parte - Statte e Leporano - di concessione provinciale) non avendo elementi validi e sufficienti per ipotizzare concretamente altri scenari o addirittura l'attività di un soggetto del tutto nuovo.



## **SITUAZIONE AZIENDALE**

Nel triennio 1994-1996 sono stati conseguiti molti degli obiettivi del Piano Programma 1992-94, fra cui :

- a) realizzazione del nuovo sistema informatico (1995);
- b) adeguamento tariffario (nel 1994 e prossimo autunno 1997);
- c) nuova organizzazione aziendale (piante organiche 1994 e 1996) con significativa riduzione del personale (attualmente 540 unità);
- d) acquisto 41 autobus (1995);
- e) sono stati eseguiti e/o sono ancora in corso numerosi lavori di adeguamento degli uffici e dei locali officina e deposito (anche in relazione alla L. 626/94);
- f) installati gli impianti di condizionamento aria;
- g) acquisto e installazione attrezzature (ad es. frenometro);
- h) nuovo impulso alla lotta all'evasione mediante notifica delle ordinanze-ingiunzione arretrate dal 1991;
- i) modifiche ai servizi ed istituzione nuove linee (in attesa che venga definito il PUT dal Comune di Taranto);
- j) incrementati gli introiti e diminuiti i costi (ipotizzati invece crescenti) con un indice di copertura in linea con le previsioni legislative (L. 204/95);
- k) acquistati i radiotelefoni e i cartelli di linea elettronici;
- l) sostituite le autovetture aziendali obsolete ed acquistato un camioncino;
- m) istituito l'ufficio pubbliche relazioni;
- n) istituito un ufficio informazioni all'utenza;





Sono state inoltre avviate concretamente molte iniziative (anche non previste nel Piano Programma 92-94) tra cui :

- o) avviati processi di qualificazione e riqualificazione del personale, anche mediante la definizione di contenziosi pendenti;
- p) allestita una campagna pubblicitaria da svolgere nel prossimo autunno;
- q) dato inizio all'adeguamento delle paline di fermata da completarsi al 80% quest'anno;
- r) avviate le procedure di gara per l'introduzione degli abbonamenti a microchip (con relativa informatizzazione dei rilasci e rinnovi);
- s) definito il prezzo di acquisto del terreno su cui dovrà sorgere la nuova sede aziendale;
- t) avviati i contatti per la costituzione di una SpA con partner privati cui affidare la manutenzione veicoli;
- u) definita la Carta dei Servizi da promulgare a breve;
- v) istituito l'ufficio legale per conseguire l'obiettivo della riduzione del contenzioso e dei costi connessi;

Non si è dato corso, per molti motivi, economici, normativi o tecnologici, ad alcuni dei progetti indicati in quel Piano ed in particolare :

- x) la revisione della rete dei servizi (avendo l'Amministrazione Comunale affidato lo studio del PUT);
- y) il sistema di rilevamento in rete dei veicoli con trasmissione dei dati veicolo-centrale, per motivi economici e mancanza di risorse adeguate di personale qualificato;
- w) l'ampliamento degli uffici, avendo intenzione di realizzare una nuova sede ed avendo inoltre ridotto il personale amministrativo.



Si è quindi di fatto posposto al triennio successivo gran parte di quanto previsto per il triennio 1992-94, con aggiornamenti inseriti nei bilanci di previsione e tenendo conto dei mutamenti legislativi, della situazione economica e degli indirizzi di politica nazionale e regionale.

Sul piano strettamente economico e finanziario la situazione è particolarmente difficile, dovendo l'Azienda ancora ricevere la parte residua dei ripiani relativi agli anni 1987-93 (ex L. 204/95), le integrazioni tariffarie e il ripiano perdite 1994 e 1995, nonché le integrazioni tariffarie 1996.

A ciò si aggiunga che la Regione Puglia ha inteso procedere al recupero sui contributi correnti di maggiori contributi erogati negli anni 1987-88-89, per un ammontare di oltre 21 miliardi, e quindi la contribuzione 1996 è stata ridotta di oltre 7 miliardi e così sarà per gli anni 1997 e 1998.

Ciò ha determinato una grave illiquidità, con maggiori oneri dovuti alle anticipazioni di cassa presso il tesoriere, e difficoltà nei pagamenti.

Prevedere sbocchi immediati a tale situazione è difficile, sicchè è probabile che le difficoltà perdurino per tutto il 1997, per poi andare a soluzione e a regime nel 1998 con l'attuazione del contratto di servizio (con la Regione e il Comune) che dovrebbe dare certezze finanziarie all'Azienda, così come prescritto dalla normativa in via di emanazione (L. 59/97 e D.L.vo di attuazione).





## **LA MISSION AZIENDALE**

Per definire la mission (termine inglese per indicare proprio la missione, il compito, i doveri) dell'Azienda, ad integrazione di quelle che sono le previsioni statutarie, sarebbe dovuto intervenire l'ente proprietario con una apposita delibera di indirizzo.

In assenza di questa, si ritiene comunque nostro dovere sostituirci e definire per quanto possibile la fisionomia aziendale assegnandoci degli obiettivi.

La cosa non si presenta peraltro facile poichè, mentre una impresa privata ha come scopo principale l'utile e quindi un fine prevalentemente economico, spesso nell'impresa pubblica esistono scopi non economici che però per definizione devono essere stabiliti dall'amministrazione politica e devono contemperarsi con quelli economici.

La strada finora seguita è stata quella di realizzare il pareggio di bilancio, e poichè la nostra è un'azienda di trasporto con un deficit strutturale, già questo obiettivo appariva sufficiente in quanto ad esso andavano subordinati tutti gli altri obiettivi non economici.

Con questo vincolo economico la mission aziendale è stata poi compendiate nella Carta dei Servizi, in cui sono stati posti gli altri obiettivi che l'Azienda si pone, quali garantire a tutti i cittadini l'accessibilità al servizio, curare l'inquinamento ambientale, offrire maggior comfort a bordo e alle fermate, ecc.



## **LA RETE DEI SERVIZI**

La rete dei servizi AMAT, articolata su 24 linee, copre il territorio del comune di Taranto e collega ad esso i comuni di Statte e Leporano.

Nel 1996 sono stati prodotti oltre 9 milioni di vetture x km a fronte dei 9'300'000 autorizzati e finanziati dalla Regione Puglia.

Da tempo l'Azienda si è posta il problema della ottimizzazione della rete, al fine di servire meglio la domanda di trasporto a parità di risorse disponibili.

Riteniamo che l'adozione del Piano Urbano del Traffico, da parte del Comune di Taranto, nel triennio di riferimento ci consentirà di adeguare i servizi e distribuirli al meglio sul territorio.

Dal suddetto Piano Urbano del Traffico, anche se in tempi progressivi, l'Azienda si attende interventi generali di fluidificazione del traffico; l'istituzione di un maggior numero di chilometri di corsie riservate (possibilmente in contromano); l'adozione di semafori intelligenti con priorità al mezzo pubblico collettivo; un piano parcheggi adeguato che scoraggi l'utilizzo del mezzo privato riducendo la congestione veicolare.

L'Azienda dal canto suo ritiene di poter aumentare, anche se limitatamente, la velocità commerciale rivisitando i parametri di esercizio aziendali (tempi sul giro, tempi accessori, percorsi e percorsi a vuoto) ed introducendo i tempi variabili sul giro nel corso della giornata.





L'insieme di questi provvedimenti consentiranno di innalzare sensibilmente la velocità commerciale ( $V_c$ ) dei mezzi portandola dagli attuali 17 km/h (la media è ottenuta considerando anche le corse suburbane, mentre in città la  $V_c$  è molto inferiore) a circa 20 km/h

Ciò consentirà, a parità di risorse di incrementare la maggiore percorrenza o, a parità di percorrenza, di realizzare una sensibile economia (quasi tutta sul costo del personale di guida) dell'ordine del 7-8%

Infatti, se con un organico di 394 autisti si prevede una percorrenza di 9'300'000 km con una  $V_c$  di 17 km/h, è evidente che se la  $V_c$  sale a 20 km/h sarà sufficiente un organico di 335 autisti e quindi circa 60 unità in meno (o soprattutto minori ore di lavoro straordinario).

Vi sono poi gli effetti positivi sul consumo e la manutenzione dei mezzi.

In termini economici si tratta di risparmiare oltre 4 miliardi !

L'adeguamento della rete dei servizi potrà comportare per l'Azienda alcune scelte, con particolare riguardo alle linee a lunga percorrenza che andranno necessariamente tagliate al fine di recuperare risorse da impegnare sulle linee a maggiore domanda o per servire zone attualmente non servite.

Irrinunciabile, al termine del triennio di riferimento del presente Piano, si rivelerà l'esigenza di dotarsi di un sistema di telerilevamento della flotta, che comporterà ulteriori incrementi della  $V_c$ .

Attualmente le tecnologie vedono favoriti i sistemi basati sul GPS satellitare, con costi che vanno sensibilmente diminuendo e know-how ormai consolidato.



Stante la veloce evoluzione delle tecnologie informatiche e la conseguente difficoltà di formulare una previsione da qui a tre anni, si può tuttavia prevedere una spesa di circa un miliardo, con un tempo di ritorno dell'investimento brevissimo, in quanto di riflesso consentirà di eliminare, o quantomeno ridurre, alcune figure di movimento tradizionali (capolinea, controllori) e avrà un ulteriore valore aggiunto perchè la localizzazione dei veicoli sulla rete consentirà, oltre che di regolarne il movimento, di disporre delle informazioni da fornire agli utenti mediante le cosiddette paline intelligenti.





## **IL PERSONALE**

Il personale aziendale, in forte contrazione da molti anni, è attualmente di 540 unità ma, rispetto alla pianta organica approvata, si presenta squilibrato fra i vari settori ed in particolare presenta una minor forza di conducenti ed un soprannumero di personale nell'area tecnica.

In sede di adozione della pianta organica (dicembre 1996) l'Azienda si è posta l'obiettivo di ridurre ulteriormente la forza a 497 unità ed in particolare quella dell'area tecnica ricorrendo all'outsourcing.

La esternalizzazione delle manutenzioni veicoli si presenta allo stato come l'unica possibilità di giungere in tempi brevi ad una efficienza manutentiva con costi ragionevoli.

Il costo della manutenzione è attualmente attestato sui 9 miliardi annui e quindi a circa 1000 £/km, ma con altre soluzioni è ipotizzabile un costo di circa 600 £/km, con un minor onere di circa 4 miliardi.

A tal fine, poichè la realtà imprenditoriale della zona non presenta alternative già operative, ma soprattutto essendosi posto il problema del personale in forza, si è optato per la costituzione di una società mista AMAT-GEPI-imprenditore privato cui affidare la conduzione tecnica.

È attualmente in fase di allestimento il Piano d'impresa che, positivamente valutato, consentirà la costituzione della Società (S.p.A.



o s.r.l.), la predisposizione degli atti collaterali e quindi l'inizio delle attività.

A questa società (compartecipata inizialmente al 51% e in futuro con quota sempre superiore al 20%) l'AMAT affiderà la manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi, ivi compreso il pronto intervento in linea, e da essa sarà assorbito il personale non più necessario.

Solo un ridotto contingente di personale dell'area tecnica resterà infatti in forza all'Azienda (per la gestione commesse, la manutenzione immobili, il rifornimento veicoli, ecc.), ma sarà incentivata la riqualificazione alle mansioni di guida in alternativa al trasferimento alla nuova società.

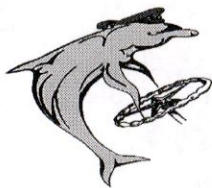
In relazione alle condizioni economiche in atto presso la nuova società, sarà discussa con il sindacato una qualche forma di compensazione per il personale che vi dovrà transitare, anche se ciò assorbirà in parte le economie che l'Azienda avrebbe potuto ottenere fin dal primo anno.

Per quanto riguarda il personale dell'area movimento, si ipotizza la definitiva scomparsa nel triennio di riferimento del personale rivestente qualifiche ad esaurimento ma con mansioni non più utili (bigliettai e capolinea) che sono attualmente poco più di una decina.

Le assunzioni previste nel settore sono esclusivamente quelle nella qualifica di conducente di linea, preferibilmente con contratto formazione e lavoro al fine di ridurre i costi, ma con il vincolo della mobilità regionale di cui alla L.R. n° 13/93.

É prevista inoltre la copertura dei posti vacanti in organico, mediante concorsi interni (se possibile) per quanto riguarda i livelli





fino al 3° incluso, (coordinatore mov.to liv.3 e addetto al movimento liv.4, capo ufficio liv.3 in vari settori, ecc.).

Per i livelli elevati (1° e 2°), nonché per il posto vacante di dirigente amministrativo, sono stati o verranno indetti, invece, pubblici concorsi.

In relazione a quanto sopra, l'andamento della forza aziendale, come si evince dai prospetti allegati, sarà decrescente, ipotizzando l'inizio delle attività della società di manutenzione fin dal 1998.

Alle fine del triennio di riferimento l'organico aziendale potrà attestarsi anche al di sotto delle 497 unità previste, sia perchè potrà essere svolto dalla suddetta società anche il pronto intervento in linea, sia tenuto conto dei risparmi conseguibili anche sul piano delle attività amministrative (ad esempio gestione gare, fornitori, ecc.), con ulteriore riduzione di personale.

Definiti i livelli quantitativi di personale, occorre passare alla stima del costo unitario.

Nel 1996 il costo medio aziendale è stato di 66 milioni ad addetto, ma già nel 1997, per effetto del rinnovo contrattuale e per la trasformazione in contratto effettivo dei 24 conducenti in C.F.L. assunti nel 1996, il costo medio dovrebbe aumentare e superare i 70 milioni di lire per addetto, anche senza tener conto della nuova contrattazione aziendale.

Con questo costo del lavoro è evidente che una reale apertura al mercato, sia in termini di espansione delle attività attuali, sia in termini di ridefinizione degli attuali servizi in concessione, è improponibile e comporterebbe la messa in liquidazione dell'Azienda.



Poichè i servizi in concessione sono urbani e quindi di competenza del Comune, proprietario dell'Azienda, potrebbe apparire remota tale possibilità, nondimeno si ritiene plausibile anche tale ipotesi qualora l'Azienda non fosse in grado di raggiungere gli obiettivi minimi e gravasse finanziariamente in modo insopportabile sull'ente locale.

Poichè il costo del personale rappresenta quasi il 70% dei costi, una strategia di riduzione, compatibilmente con i vincoli legislativi e contrattuali esistenti, si impone.

Le iniziative possibili, oltre alla summenzionata esternalizzazione delle attività di manutenzione, risultano nell'ordine le seguenti :

a) disdetta di tutti gli accordi aziendali per i nuovi assunti, che comporta la riduzione del loro costo di circa 10 milioni annui per addetto (disdetta già decisa ed effettuata nel mese di marzo 1997);

b) disdetta degli accordi aziendali anche nei confronti del personale in forza, al fine di ricontrattare l'intero pacchetto alla luce delle indicazioni del nuovo CCNL e quindi con l'introduzione del Premio di Risultato di cui all'accordo 23/7/93;

c) richiesta alla Regione Puglia di abrogazione della L.R. n° 13/93 (mobilità regionale) che di fatto impedisce alle aziende di assumere con i contratti formazione e lavoro che hanno un costo inferiore;

d) flessibilizzazione della prestazione con utilizzo del personale su mansioni promiscue (si cita, a titolo di esempio, la proposta aziendale della vendita a bordo dei biglietti da parte del conducente).

Ciò premesso si ritiene di poter ipotizzare per il 1997 un costo medio di 71 milioni per addetto, mentre per il 1998, anche in





considerazione che il Governo ha assunto impegno di ridurre l'aliquota contributiva, per allinearla a quella degli altri comparti) il costo medio potrebbe abbassarsi a 70 milioni e mantenersi uguale nel 1999 per effetto della contrattazione aziendale.

Non viene considerato un maggior onere derivante dalla contrattazione aziendale nel 1998, in quanto si ritiene di poter affermare che inizialmente l'onere dovrebbe rimanere inalterato rispetto al 1997, anche se sotto forma di premio di risultato, mentre nel 1999 potrebbe aumentare solo se connesso ad incrementi reali di ricavo o riduzione di costo e quindi, in definitiva, se addirittura agganciato all'utile di gestione.

Globalmente però l'onere medio del personale resterebbe invariato per effetto delle nuove assunzioni a minor costo, mentre il costo totale diminuirebbe per il minor numero di personale in forza.



## **IL PARCO AUTOBUS**

Il parco veicoli aziendale è attualmente costituito da 175 autobus con una anzianità media di circa 8 anni e quindi di per sé non molto elevata avendo l'Azienda acquisito 41 autobus nuovi nel 1995.

Di questi 175 autobus, tuttavia, 10 hanno una anzianità superiore a 15 anni e dovranno essere sostituiti utilizzando in parte i contributi in conto capitale che lo Stato (e forse la Regione) metteranno a disposizione (si parla di finanziamenti statali nel prossimo decennio per l'acquisto, in tutto il settore, di 1500 autobus all'anno) ed in parte in autofinanziamento con le rate decennali degli sgravi contributivi.

Tenuto conto però che la percorrenza autorizzata aziendale è di 9'300'000 autobus x km, ne discende che la percorrenza annua media per autobus è di oltre 53'000 km/bus e quindi, non solo di molto superiore alla media nazionale (nel 1993 risultata per le aziende urbane su gomma di circa 41'000 km/bus), ma anche al dato di 50'000 km/bus normalmente assunto per l'impostazione dei programmi di manutenzione programmata.

Il problema della disponibilità di autobus è inoltre aggravato dalla composizione tipologica del parco (134 autobus lunghi da 12,00 metri; 23 autobus lunghi da 10,50 m; 14 autobus medi da 9,00 m e 4 autobus corti da 6,50 m) che vincola l'assegnazione alle linee.

In prospettiva l'Azienda ha inoltre intenzione di acquistare autobus in allestimento suburbano, da impiegare sulle linee a più lunga percorrenza (Statte e Leporano) su indicazione della MCTC, ampliando ulteriormente la composizione tipologica.





# *A*zienda per la *M*obilità nell'*A*rea di *T*aranto

Codice Fiscale 00146330733 - Reg. Imprese di TA n° 13361

Quanto sopra comporta la necessità per l'Azienda di incrementare il parco autobus fino al dimensionamento considerato ottimale di 200 unità e, comunque, in alternativa di almeno altre 10 unità.

Riepilogando, tenuto conto dei tempi di consegna (che sono attualmente pari a circa 9 mesi dall'ordine), si ipotizza l'acquisto :

nel 1998 di 10 autobus suburbani da 12,00 metri, in sostituzione di altrettanti veicoli anziani;

nel 1999 di 10 autobus da 12,00 metri, in ampliamento del parco.



## **LE INFRASTRUTTURE**

Il problema della sede aziendale è da anni all'attenzione dell'Azienda e già nelle relazioni allegate ai bilanci di previsione 1996 e 1997 si dava notizia dell'area di oltre 50'000 m<sup>2</sup> in località stazione Nasisi, nei pressi del quartiere Paolo VI° ed in fregio alla S.G.C. per Martina Franca, destinata all'AMAT dall'Ente proprietario per la costruzione della nuova sede.

Il terreno in questione è stato valutato in ragione di 17'000 £/m<sup>2</sup> ma finora, per indisponibilità di cassa, non si è potuto procedere all'acquisto pur avendo i proprietari dato la loro disponibilità.

Successivamente all'acquisto del terreno dovrà predisporre un progetto di massima che, puntualizzate le funzioni e gli spazi necessari per assolverle, individui, con sufficiente approssimazione, il quadro economico dei lavori e quindi le risorse necessarie in ordine a :

- a) i lavori a base d'asta (opere civili ed impianti);
- b) le spese di progettazione e direzione lavori;
- c) gli oneri per IVA e spese generali

Si potrà quindi procedere al reperimento di tali risorse economiche mediante richiesta alla Regione Puglia ed al Comune di Taranto, il possibile utilizzo di finanziamenti europei, o in ultima analisi attraverso la contrazione di un mutuo.

Qualora l'Azienda abbia già risolto il problema dell'officina di manutenzione, i costi da affrontare saranno di gran lunga ridotti, limitandosi le infrastrutture da realizzare ai soli uffici, all'area di deposito ed agli impianti di rifornimento e rimessaggio.





Nel frattempo l'Azienda dovrà comunque garantire la funzionalità, in condizioni di sicurezza, delle attuali strutture di via Cesare Battisti, anche se queste sono solo affidate in uso all'AMAT.

Al fine di adeguare la sede attuale alla normativa vigente in materia di sicurezza del lavoro, si prevede nel 1997 e 1998 l'esecuzione di numerosi lavori di adeguamento e riorganizzazione degli immobili, in parte con l'utilizzo di personale interno, in parte mediante appalti esterni.

Fra i lavori necessari si cita il rifacimento della copertura del capannone officina, con un costo stimato superiore al mezzo miliardo.

Altri lavori di adeguamento dei fabbricati sono stati previsti nel bilancio preventivo 1997 in 250 milioni di lire.

Stante i progetti di largo respiro in cantiere (costituzione della società mista e costruzione della nuova sede), anche per gli anni 1998 e 1999 ci si limiterà tuttavia a ipotizzare gli interventi strettamente indispensabili, tenuto conto della normativa sulla sicurezza (D. L.vo 626/94).



## **COSTI E RICAVI**

Nei prospetti allegati si schematizzano i costi e ricavi presunti degli esercizi oggetto del presente Piano Programma, in relazione a quanto sopra esposto e tenendo conto, sul fronte dei ricavi, degli obblighi introdotti dalla L. 59/97, che saranno precisati dal D.L.vo di attuazione e formalizzati nel Contratto di servizio.

In particolare il servizio di trasporto, anche qualora l'Azienda acquisisse altre attività, diverse dal core business, dovrà garantire un livello di ricavi dal traffico progressivamente crescente fino al 35% dei costi operativi (esclusi gli ammortamenti) da raggiungersi nell'esercizio dell'anno 2000.

Se tale formulazione resterà, come pare, sostanzialmente invariata, l'obiettivo non sembrerebbe allo stato raggiungibile.

Il livello dei proventi da traffico aziendale (si badi non dei proventi totali propri), ivi compresi i proventi contravvenzionali, è infatti stimabile attualmente intorno al 27% dei costi operativi (costo della produzione meno ammortamenti) e quindi dovrebbe crescere del 2,5% annuo per raggiungere il 35% nel 2000.

In un momento di generale contrazione della frequentazione, se i costi di produzione rimarranno allo stesso livello del 1996 (malgrado gli aumenti dei costi unitari, che però verrebbero compensati dalle manovre possibili a livello aziendale), l'obiettivo del 35% non pare facile da raggiungere dovendosi incrementare i ricavi di oltre 4 miliardi e quindi del 30%.





Un aumento del 30% dei passeggeri trasportati non è ipotizzabile, sicchè le possibilità di aumentare del 30% i proventi del traffico sono in pratica le seguenti :

- a) dai maggiori passeggeri trasportati : aumento proventi del 10%
- b) da una minore evasione : aumento proventi del 10%
- c) da aumenti tariffari : aumento proventi del 10%

Per quanto riguarda il punto a) la collaborazione dell'Amministrazione Comunale sarà determinante e sarà costituita dagli interventi di fluidificazione, ma anche di scoraggiamento dell'uso del mezzo privato, contenuti nel P.U.T., nonchè dal mantenimento degli incentivi all'acquisto dell'abbonamento mediante integrazione del costo sopportato dall'utente.

Per quanto riguarda il punto b) le azioni possibili riguardano :

- a) l'installazione di un sistema di rilevazione degli utenti, compresi gli abbonati, il cui avvio è previsto dal 1997 con l'introduzione degli abbonamenti a microchip, a cui potrà far seguito nel 1998-99 l'introduzione sugli autobus di lettori di prossimità (delle tessere a microchip);
- b) l'iscrizione a ruolo esattoriale delle multe per titolo di viaggio irregolare o mancante;
- c) l'auspicabile superamento di alcuni vincoli legislativi, che di fatto impediscono al personale di controllo di incidere sull'evasione di alcune fasce d'utenza (minori, persone prive di documento di identità, ecc.).

Infine per quanto riguarda il punto c) si ipotizza un aumento di tariffa del 20% fin dal 1997, ed un secondo aumento nel 1999, mentre per agire sulla tariffa media è consigliabile l'adozione di una tariffa di maggior costo per le tratte lunghe (linee suburbane).



Qualora le strategie per l'incremento dei ricavi non dovessero sortire, in tutto o in parte gli effetti previsti, un contributo dovrà venire dalla riduzione dei costi, riduzione che però vada oltre la semplice compensazione degli effetti inflattivi e di aumento del costo del personale.

In questa sede l'orizzonte temporale appare limitato, ma forse fin dal 1999 potrà aversi qualche effetto positivo dall'attuazione del P.U.T. che, agendo sulla fluidificazione del traffico, consenta di innalzare la velocità commerciale con riduzione sensibile dei costi.

Un incremento della velocità commerciale di 1 km/h è alla portata dell'Azienda già dal 1999 e ciò potrebbe determinare, a parità di percorrenza, un minor costo dell'ordine del 2,5%, pari a £ 1,4 miliardi.

Sul fronte dei costi va segnalato l'impegno del Governo, in sede di rinnovo del contratto autoferrotramvieri, di estendere il campo di applicazione dell'IVA anche alle aziende di trasporto.

Con ogni probabilità questo significherà dal 1° gennaio 1998 l'applicazione di un'aliquota IVA del 4-6% sui titoli di viaggio, ma soprattutto ciò consentirà all'Azienda di detrarre l'IVA pagata sugli acquisti (sorgerà un credito verso l'erario) con conseguente sensibile riduzione del costo aziendale : infatti l'IVA rappresenta oggi un maggior costo per circa 2 miliardi.

Altro impegno assunto dal Governo è quello di eliminare la Tesoreria Unica, ma per il momento, mancando la liquidità, l'Azienda non potrà avvantaggiarsene non potendo effettuare investimenti finanziariamente convenienti (ad esempio gestione del TFR).





Perchè ciò sia possibile dovranno essere ripianati i bilanci 1994-96 (altro impegno assunto dal Governo) e quindi ricostituiti i fondi liquidazione e ammortamento.

Sui fondi TFR c'è poi l'incognita della previdenza complementare che potrà determinare una riduzione di liquidità per le aziende.

Concludendo, in questa sede non si ipotizzano proventi finanziari, riservandosi di aggiornare le previsioni del triennio quando saranno disponibili dati certi.



## **ALTRE ATTIVITÀ**

Nel presente Piano d'Impresa non sono al momento previste altre attività oltre quella principale di trasporto collettivo di persone.

Malgrado l'Azienda Speciale sia stata caratterizzata dal nome di Azienda per la Mobilità, e lo Statuto abbia un oggetto sociale abbastanza ampio, le altre attività in qualche modo connesse al trasporto, e cioè gestione sosta (parcheggi a pagamento), rimozione veicoli in sosta d'intralcio, apposizione ceppi, servizi speciali di trasporto e quant'altro, non saranno prevedibilmente affidate direttamente all'Azienda nell'immediato futuro.





## **CONTRATTO DI SERVIZIO**

Come detto in premessa, la legge 59/97 e il D.L.vo di prossima emanazione introducono concretamente il Contratto di Servizio (già previsto dalla legge n° 95/95) come strumento cardine per l'affidamento dei servizi pubblici di trasporto.

Secondo quanto contenuto nelle bozze del D.L.vo attuativo (art.9), esso dovrà contenere, non solo le caratteristiche, le modalità e gli standards di espletamento dei servizi concessi, ma finalmente la definizione anticipata del corrispettivo e delle sanzioni "reciproche" per l'inosservanza del contratto.

Per quanto riguarda la nostra Azienda, poichè il servizio svolto è di concessione comunale (tranne i collegamenti per Statte e Leporano), è probabile che dovranno essere stipulati due distinti contratti : l'uno con la Regione (o la Provincia ?) e l'altro con il Comune.

Per quanto riguarda i contributi regionali relativi ai servizi di concessione comunale, sarebbe auspicabile che la Regione trasferisse le risorse ai comuni, in modo che l'Azienda abbia un unico interlocutore (in tal senso sembrerebbe interpretarsi l'art.3 del D.L.vo).

Più probabilmente, invece, la Regione sarà soggetto stipulante e quindi potrebbe configurarsi un contratto a tre.

Il primo punto interrogativo che si pone riguarda l'entità dei contributi a sostegno esercizio che, se saranno noti in anticipo, da una parte potranno consentire all'Azienda di programmare le azioni opportune, ma dall'altra se si rivelassero insufficienti potranno costringere il Comune ad intervenire, non solo per aumentare i servizi



da effettuare, ma addirittura per sostenere quelli minimi finanziati dalla Regione.

L'attuale livello di contributi (3910 £/km) appare già insufficiente, ma c'è il fondato timore che venga ulteriormente ridotto dalla Regione Puglia, pur in presenza di significativi aumenti dei costi ed in particolare del costo del personale.

Pur in presenza dell'incremento del costo unitario del personale e di un minimo indice inflattivo, si ipotizza, quindi, una sensibile riduzione dei contributi regionali, ed in particolare una loro attestazione sui 35 miliardi annui (3763 £/km), sia nel 1998, sia nel 1999.





## **CONCLUSIONI**

Dall'esame del prospetto allegato n°1, si deduce che nel prossimo triennio, malgrado l'inevitabile aumento dei costi unitari, l'Azienda dovrà contenere il costo complessivo sui livelli del 1996.

Contemporaneamente si avrà, infatti, una riduzione dei contributi regionali d'esercizio, che potrà essere assorbita solo se avverrà in misura contenuta e se si verificheranno congiuntamente gli incrementi degli altri elementi positivi di ricavo e la riduzione dei costi.

Come già detto in premessa il momento è molto difficile e le problematiche, così come si è tentato in questo breve documento di esporre sinteticamente, molto numerose.

Per concludere è opportuno attrarre l'attenzione sul contenuto del 5° comma dell'art.8 della bozza del D.L.vo attuativo della L. 59/97, nella sua attuale formulazione.

"Le Regioni e gli enti locali incentivano il riassetto organizzativo delle aziende speciali e dei consorzi mediante la loro trasformazione in società per azioni ...OMISSIS ... Per le società così costituite e per quelle già esistenti a prevalente capitale pubblico le Regioni, nelle leggi attuative delle disposizioni del presente decreto, possono disciplinare un regime transitorio con facoltà di riservare l'affidamento diretto dei servizi per un periodo non superiore ai cinque anni. Trascorso il periodo transitorio, i servizi relativi, sono affidati tramite le procedure concorsuali."

Al di là della incentivazione alla trasformazione in S.p.A. a capitale maggioritario pubblico, di cui già si è parlato in precedenza, va



# Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

Codice Fiscale 00146330733 - Reg. Imprese di TA n° 13361

comunque evidenziato che, qualora la situazione organizzativa ed economica dell'Azienda restasse invariata, ed i servizi, urbani e suburbani, in concessione all'AMAT dovessero, ope legis, essere assegnati mediante gara, che l'Azienda non avrebbe molte probabilità di sopravvivere.

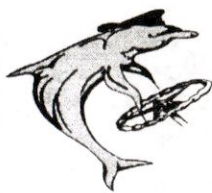
L'auspicio è tuttavia che l'impegno, che verrà profuso da tutti noi nel prossimo quinquennio, unitamente alle auspiccate modifiche legislative che rimuovano una serie di vincoli, potrà rendere effettivamente competitiva anche l'Azienda pubblica.

Taranto, giugno 1997

IL DIRETTORE GENERALE

(Ing. Francesco Lucibello)





INDICE

|                                    |                |
|------------------------------------|----------------|
| - Premessa                         | <i>pag. 2</i>  |
| - Situazione giuridica e normativa | <i>pag. 5</i>  |
| - Situazione aziendale             | <i>pag. 8</i>  |
| - La mission aziendale             | <i>pag. 11</i> |
| - La rete dei servizi              | <i>pag. 12</i> |
| - Il personale                     | <i>pag. 15</i> |
| - Il parco autobus                 | <i>pag. 20</i> |
| - Le infrastrutture                | <i>pag. 22</i> |
| - Costi e ricavi                   | <i>pag. 24</i> |
| - Altre attività                   | <i>pag. 28</i> |
| - Contratto di servizio            | <i>pag. 29</i> |
| - Conclusioni                      | <i>pag. 31</i> |

| DESCRIZIONE                                          | PREVENTIVO<br>ASSESTATO<br>1996 | PREVENTIVO<br>1997 | PREVENTIVO<br>1998 | PREVENTIVO<br>1999 |
|------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>                       |                                 |                    |                    |                    |
| <b>RICAVI</b>                                        |                                 |                    |                    |                    |
| ricavi vendite e prestazioni (Proventi del traffico) | 13.906.000                      | 14.397.800         | 15.500.000         | 16.500.000         |
| proventi contravvenzionali                           | 400.000                         | 500.000            | 500.000            | 500.000            |
| proventi pubblicitari                                | 200.000                         | 150.000            | 200.000            | 200.000            |
| <b>TOTALE RICAVI</b>                                 | <b>14.506.000</b>               | <b>15.047.800</b>  | <b>16.200.000</b>  | <b>17.200.000</b>  |
| Indice di copertura ex L. 59/97 (35% nel 2000)       |                                 | 27,61%             | 31,09%             | 33,14%             |
| altri ricavi e proventi diversi                      | 175.000                         | 170.000            | 200.000            | 200.000            |
| ricavi da copertura di costi sociali                 | 1.450.000                       | 0                  | 900.000            | 0                  |
| contributi in conto esercizio                        | 37.401.000                      | 40.001.000         | 35.000.000         | 35.000.000         |
| <b>TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>                | <b>39.026.000</b>               | <b>40.171.000</b>  | <b>36.100.000</b>  | <b>35.200.000</b>  |
| <b>TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE</b>                | <b>53.532.000</b>               | <b>55.218.800</b>  | <b>52.300.000</b>  | <b>52.400.000</b>  |
| <b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>                        |                                 |                    |                    |                    |
| <b>Percorrenza autorizzata</b>                       | <b>9.300.000</b>                | <b>9.300.000</b>   | <b>9.300.000</b>   | <b>9.300.000</b>   |
| PER MATERIE PRIME (ACQUISTI DI MATERIALI)            | 6.435.000                       | 6.810.000          | 5.000.000          | 5.200.000          |
| PER SERVIZI                                          | 4.330.000                       | 3.340.000          | 8.000.000          | 8.400.000          |
| PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI                       | 72.000                          | 70.000             | 100.000            | 100.000            |
| <b>Personale in forza</b>                            | <b>567</b>                      | <b>540</b>         | <b>500</b>         | <b>480</b>         |
| PER IL PERSONALE                                     | 38.969.570                      | 41.444.620         | 36.000.000         | 35.000.000         |
| VARIAZIONE RIMANENZE DI MATERIE PRIME                | 0                               | 0                  | 0                  | 0                  |
| ACCANTONAMENTI PER RISCHI                            | 10.000                          | 0                  | 0                  | 0                  |
| ALTRI ACCANTONAMENTI                                 | 0                               | 87.000             | 100.000            | 100.000            |
| ONERI DIVERSI DI GESTIONE                            | 2.467.710                       | 2.757.980          | 2.900.000          | 3.100.000          |
| <b>COSTI OPERATIVI DELLA PRODUZIONE</b>              | <b>52.284.280</b>               | <b>54.509.600</b>  | <b>52.100.000</b>  | <b>51.900.000</b>  |
| AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI                          | 5.113.770                       | 5.252.000          | 5.200.000          | 5.500.000          |
| <b>TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE</b>                 | <b>57.398.050</b>               | <b>59.761.600</b>  | <b>57.300.000</b>  | <b>57.400.000</b>  |



| DESCRIZIONE | PREVENTIVO<br>ASSESTATO<br>1996 | PREVENTIVO<br>1997 | PREVENTIVO<br>1998 | PREVENTIVO<br>1999 |
|-------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|-------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|

|                                                |            |            |            |            |
|------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE | -3.866.050 | -4.542.800 | -5.000.000 | -5.000.000 |
|------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|

|                                             |                  |                  |                  |                  |
|---------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>          |                  |                  |                  |                  |
| PROVENTI DA PARTECIPAZIONI                  | 0                | 0                | 0                | 0                |
| ALTRI PROVENTI FINANZIARI                   | 160.000          | 0                | 0                | 0                |
| INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI          | 1.050.000        | 600.000          | 0                | 0                |
| <b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>   | <b>-890.000</b>  | <b>-600.000</b>  | <b>0</b>         | <b>0</b>         |
| <b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>        |                  |                  |                  |                  |
| PROVENTI STRAORDINARI                       | 4.756.050        | 5.142.800        | 5.000.000        | 5.000.000        |
| ONERI STRAORDINARI                          | 0                | 0                | 0                | 0                |
| <b>TOTALE ONERI E PROVENTI STRAORDINARI</b> | <b>4.756.050</b> | <b>5.142.800</b> | <b>5.000.000</b> | <b>5.000.000</b> |

|                                      |          |          |          |          |
|--------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| <b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> |
| IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO   | 0        | 0        | 0        | 0        |
| <b>UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO</b>  | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> |

**PROGRAMMA DEGLI INVESTIMENTI PER IL TRIENNIO 1997-1999**

(in milioni di lire)

| Descrizione                                                                                                     | 1997         | 1998         | 1999         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>TERRENI</b>                                                                                                  |              |              |              |
| - Acquisto terreno per la costruzione della nuova sede aziendale                                                | 800          |              |              |
| <b>FABBRICATI</b>                                                                                               |              |              |              |
| - Costruzione della nuova sede aziendale                                                                        |              | 1.000        | 1.000        |
| - Ristrutturazione e adeguamento vigente normativa locali vari                                                  | 250          | 250          |              |
| - Sostituzione copertura capannone officina                                                                     | 250          | 500          |              |
| <b>AUTOBUS</b>                                                                                                  |              |              |              |
| - Acquisto di n. 10 autobus                                                                                     | 5.000        | 5.000        | 5.000        |
| - Ristrutturazione carrozzeria e organi meccanici                                                               | 600          | 300          | 300          |
| <b>ALTRI VEICOLI</b>                                                                                            |              |              |              |
| - Autovetture                                                                                                   | 100          | 100          | 100          |
| - Motocicli                                                                                                     | 10           |              |              |
| <b>IMPIANTI</b>                                                                                                 |              |              |              |
| - Acquisto di impianto per l'essiccamento dei fanghi                                                            |              | 35           |              |
| - Acquisto di nuove cisterne gasolio                                                                            |              | 50           |              |
| - Trasformazione caldaie impianto termico palazzine uffici                                                      | 20           |              |              |
| - Impianto di condizionamento aria Ufficio Prodotti del traffico                                                | 10           |              |              |
| - Tunnel lavaggio autobus                                                                                       |              | 100          |              |
| - Adeguamento impianti elettrici                                                                                |              | 300          |              |
| <b>MACCHINARI</b>                                                                                               |              |              |              |
| - Acquisto di macchinari vari                                                                                   | 100          |              |              |
| - Acquisto di macchine emettitrici di titoli di viaggio                                                         | 100          | 100          | 100          |
| <b>MOBILI</b>                                                                                                   |              |              |              |
| - Acquisto di mobili ed arredi vari                                                                             | 20           | 30           | 30           |
| <b>MACCHINE PER GLI UFFICI E SISTEMI INFORMATICI</b>                                                            |              |              |              |
| - Acquisto terminali per verificatori e rivenditori di abbonamenti e attrezzatura Ufficio Prodotti del traffico | 300          |              |              |
| - Aggiornamento hardware                                                                                        | 50           | 50           | 50           |
| <b>ATTREZZATURE VARIE</b>                                                                                       |              |              |              |
| - Acquisto di attrezzature varie                                                                                | 150          | 150          | 150          |
| - Acquisto di indicatori di percorso degli autobus                                                              | 50           | 50           | 50           |
| - Avvisi di fermata ottici ed acustici                                                                          |              | 50           | 50           |
| <b>PENSILINE DI FERMATA</b>                                                                                     |              |              |              |
| - Acquisto e/o adeguamento di pensiline di fermata                                                              | 100          | 100          | 1.000        |
| <b>TECNOLOGIE DI CONTROLLO</b>                                                                                  |              |              |              |
| - Acquisto di sistema di rilevamento utenza                                                                     |              | 600          |              |
| - Acquisto di sistema di telerilevamento autobus                                                                |              |              | 1.000        |
| - Acquisto di sistema di gestione dell'erogazione del carburante                                                |              | 200          |              |
| <b>TOTALE DEGLI INVESTIMENTI</b>                                                                                | <b>7.910</b> | <b>8.965</b> | <b>8.830</b> |