

O.d.G. del 17/05/2013

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE N° 1

Deliberazione n°

del

Oggetto: **"PIANO STRAORDINARIO DI MANUTENZIONE DEL PARCO ROTABILE". PRESA D'ATTO E DETERMINAZIONI.**

ALLEGATI/NOTE:

Allegato A: nota OO.SS. prot. 3985 dell'8.3.2013

Allegato B: nota OO.SS. prot. 4636 del 18.3.2013

Allegato C: nota AMAT prot. 5379/DG del 30.3.2013

Allegato D: Ordine di servizio n. 33 del 3.4.2012

Allegato E: Ordine di servizio n. 35 del 5.4.2012

Allegato F: "Piano straordinario di manutenzione del parco rotabile" prot. 7304/DG del 6.5.2013

Il Direttore Generale riferisce e propone quanto segue:

- a. con propria nota fatta pervenire al prot. 3985 dell'8.3.2013 (**All. A**), inviata anche al Prefetto, al Sindaco di Taranto ed alla Commissione di garanzia, le OO.SS. territoriali hanno proclamato l'attivazione della fase 1 della procedura di raffreddamento e conciliazione ex art. 2 – comma 2 della L. 146/90, così come modificata dalla L. 83/2000, nell'ambito del lungo confronto avviato il 18 luglio 2012, in occasione della presentazione delle misure correttive adottate dal Consiglio con la deliberazione n. 39 del 14.6.2012, al fine di contrastare la grave contrazione dei corrispettivi contrattuali già allora in atto, la cui dinamica minacciava di aggravare ulteriormente il già precario equilibrio economico della gestione;
- b. nessun esito ha poi prodotto l'incontro convocato per il successivo 18.3.2013 in applicazione dell'art. 2 – comma 2 della L. 146/90 e s.m.i., nel corso del quale le OO.SS. hanno respinto le proposte aziendali tese alla prosecuzione del confronto, tanto che con propria nota assunta al prot. 4636 del 18.3.2013 (**All. B**) hanno comunicato di aver ritenuto conclusa negativamente la procedura avviata, dichiarando di procedere alla seconda fase;
- c. a seguito di ciò il Prefetto provvedeva convocare le parti per il successivo 8 aprile, ore 10.00;
- d. nonostante la predetta convocazione, a decorrere dal 28 marzo scorso prendeva avvio una inattesa protesta da parte dei conducenti, di dimensioni così rilevanti da determinare il blocco del servizio in soli tre giorni, tanto che in data 30.3.2013, con nota prot. 5379/DG (**All. C**), è stata resa al Prefetto ed al Sindaco di Taranto l'informativa n. 3, rendendo noto il rapido, imprevisto ed imprevedibile peggioramento della regolarità dell'esercizio che si era verificato in così breve tempo a causa della condotta assunta dal personale di guida resosi protagonista di un elevato numero di "segnalazioni" di avaria inerenti la quasi totalità dei bus, che inizialmente hanno interessato i presidi di sicurezza (martelletti rompivetro, cassette di pronto soccorso, sigilli porte, ecc.....), per poi estendersi ad altri componenti o apparati dei veicoli;

- e. è poi seguito l'incontro tenutosi in data 2.4.2013 a Palazzo di città su iniziativa del Sindaco, alla presenza delle OO.SS., di un cospicuo gruppo di conducenti e dei rappresentanti aziendali. Nell'occasione il Sindaco, constatata la grave condizione di irregolarità del servizio che si era prodotta nei giorni precedenti ed ancora in atto a quel momento, ha manifestato, a nome dell'Amministrazione comunale, il proprio impegno a sostenere sia un importante investimento in direzione del rinnovo del parco rotabile, mediante l'acquisto di un numero significativo di bus nuovi di fabbrica, sia i costi connessi ad interventi di manutenzione straordinaria che, eventualmente, si sarebbero resi necessari;
- f. al fine di agevolare la ripresa dei servizi, l'azienda, successivamente all'incontro tenutosi a Palazzo di città in data il 2 aprile scorso, ha emesso l'Ordine di servizio n. 33 del 3.4.2012 (**All. D**), cui ha fatto seguito l'Ordine di servizio n. 35 del 5.4.2013 (**All. E**), chiesto dalle OO.SS. al fine di meglio chiarire la portata del precedente n. 33/2013, iniziative aziendali assunte al fine di agevolare la ripresa del servizio ponendo fine alla condotta in atto da parte del personale di guida;
- g. il giorno 5.4.2013 si è tenuto in Prefettura l'incontro già convocato per l'8 aprile, nel corso del quale l'azienda ha assunto l'impegno di attuare un piano straordinario di manutenzione del parco rotabile entro 30/40 giorni, impegni che hanno poi costituito l'oggetto del successivo incontro con le OO.SS., tenutosi il giorno 10.4.2013 in sede aziendale ("tavolo manutenzione/sicurezza").
- h. a seguito di ciò il Direttore generale ha provveduto a redigere l'allegato "*Piano straordinario di manutenzione del parco rotabile*", assunto al prot. 7304/DG del 6.5.2013 (**All. F**), costituito da 5 capitoli, n. 9 tabelle e n. 9 allegati, con il quale:
- sono state descritte in sintesi le iniziative poste in essere dalla società nel 2008/2009/2010 nei confronti di Regione Puglia e Comune di Taranto, finalizzate a conseguire l'assegnazione di risorse finanziarie destinate al rinnovo del parco rotabile, considerato che l'ultimo affidamento di risorse finanziarie in conto investimenti ex art. 10 della L. R. 18/2002 risale all'anno 2008;
 - sono state illustrate le modalità attraverso cui si è dato corso all'acquisto di n. 44 bus usati nel periodo 2010/2011, prelevandoli da altre aziende di tpl;
 - è stata infine indicata una pluralità di misure, in parte attuate ed in parte da attuare, che, unite ad un radicale mutamento della condotta dei conducenti rispetto a quella assunta dal 28 marzo scorso, proseguita nel mese di aprile e, in misura più contenuta, ancora in atto, potranno contribuire a determinare un'inversione della grave flessione dei corrispettivi contrattuali in atto che, per il periodo (28 marzo – 30 aprile), è ammontata a circa 900.000,00 €;
- i. Le misure correttive indicate nel capitolo 4 del "Piano" predetto sono:
1. quella tesa a rafforzare gli organici del personale d'officina (già attuata): inerisce l'ampliamento temporaneo dell'organico dell'officina, reso noto alle OO.SS., che ha interessato n. 4 unità provenienti dall'Area esercizio ed è stato attuato con l'emissione dell'Ordine di servizio n. 38 del 19.4.2013;
 2. il contratto di collaborazione sottoscritto con l'ing. Vito Rogazione Stea (già attuata): l'iniziativa si è resa necessaria a seguito degli impegni assunti dalla società in Prefettura in occasione della riunione tenutasi lo scorso 5 aprile in sede di procedura di raffreddamento e conciliazione, nel corso della quale si è impegnata a predisporre ed attuare un piano "straordinario" di manutenzione di tutto il parco mezzi, relativamente alle anoma-

- lie in grado di incidere sulla sicurezza del viaggio. Il rapporto contrattuale, della durata di un anno, è stato deliberato dal Consiglio di amministrazione con atto n. 15 del 16.4.2013;
3. l'intervento temporaneo della società di manutenzione BTS di Bari (già attuata); il ricorso all'intervento temporaneo di una società di manutenzione esterna, in grado di affiancare la struttura aziendale, si è reso necessario al fine di risolvere nel minor tempo possibile le numerosissime segnalazioni di "avaria" prodotte dai conducenti dal 28 marzo scorso, al fine di accelerare, quanto più possibile, il miglioramento del servizio. Il tutto con l'obiettivo di contenere il maggior danno legato all'aumento della perdita dei corrispettivi dovuta alla forte riduzione delle percorrenze chilometriche contrattuali. Tra i numerosi operatori interpellati la società BTS di Bari ha fornito la richiesta disponibilità, tanto che in data 24.4.2013 ha fatto pervenire il proprio preventivo di spesa, assunto al prot. 6696 del 24.4.2013. Le prestazioni hanno avuto termine lo scorso 6.5.2013 ed hanno comportato costi per € 4.978,00;
4. l'avvio della procedura negoziata per la fornitura di n. 7 motori revisionati: la procedura, da indire in applicazione del D. L.vo 163/2006, dovrà interessare i 7 bus indicati in tabella, suddivisi in n. 5 lotti. La suddivisione in lotti risponde alla necessità di contenere quanto più possibile i tempi occorrenti per il ripristino completo dei veicoli e la loro immissione in servizio.

N. Lotto	Tipo motore	Mod. bus	Az.	Importo unitario	Importo complessivo
LOTTO 1	F2BE0682D	Cityclass 491 E.12.29	481	€ 12.900,00	€ 25.800,00
	F2BE0682D	Cityclass 491 E.12.29	488		
LOTTO 2	F4AE0682C	Europolis 203 E.9.26	494	€ 10.700,00	€ 21.400,00
	F4AE0682C	Europolis 203 E.9.26	498		
LOTTO 3	F2BE0682C	Irisbus 491 EU.109/3P	531	€ 12.900,00	€ 12.900,00
LOTTO 4	F2BE0642A	Irisbus 491 E.12/U91	543	€ 15.800,00	€ 15.800,00
LOTTO 5	F2BE3682C*P	Irisbus 491 EU.109/3P	558	€ 15.100,00	€ 15.100,00
N° bus			7	Totale	€ 91.000,00

5. l'avvio della procedura negoziata per la revisione di n. 3 cambi. - Si darà corso in tempi brevi all'aggiudicazione dei lavori di revisione di n. 3 cambi riferiti ad altrettanti bus, attualmente in posizione di fermo. Gli elementi caratterizzanti i tre interventi da eseguire sono riportati nella tabella che segue.

N. Lotto	Tipo cambio	Mod. bus	Az.	Importo unitario	Importo complessivo
LOTTO 1	ZF 5HP 590	BredaMenariniBus M 240	613	€ 8.500,00	€ 8.500,00
LOTTO 2	ZF 5/6HP 502C	IVECO CityClass F2G	541	€ 9.200,00	€ 18.400,00
		IVECO CityClass	557		
N° bus			3	Totale	€ 26.9000,00

6. la prosecuzione con la società CTM di Cagliari delle trattative per l'acquisto di ulteriori 10 bus usati. - La possibilità di concludere l'acquisto è subordinata al benessere finale della CTM medesima. L'azienda, in ogni caso, ha in atto contatti finalizzati ad accelerare la definizione dell'acquisizione. I 10 bus sono motorizzati IVECO ma presentano carrozzeria Renault. Il costo unitario ipotizzato qualche mese fa è stato di circa 15.000,00 € .
7. i possibili interventi di ricostruzione di alcuni bus costituenti il parco.- Un'ulteriore iniziativa che sarà assunta a breve consisterà nel verificare la possibilità di dare corso ad un certo numero di interventi di "revisione" generale di alcuni bus che costituiscono l'attuale parco rotabile, che presentino prospettive di vita tali da giustificare i relativi costi. La decisione finale sarà assunta entro 7/10 gg, al termine dei necessari approfondimenti.

Tanto premesso si propone:

- a. di prendere atto dell'allegato "*Piano straordinario di manutenzione del parco rotabile*", redatto dal Direttore generale ed assunto al prot. 7304/DG del 6.5.2013 **(All. F)**, costituito da 5 capitoli, n. 9 tabelle e n. 9 allegati;
- b. di condividere le misure correttive in esso indicate e di approvare quelle già attuate;
- c. di inviare il piano predetto al Sindaco di Taranto per quanto di propria competenza;
- d. di rimandare a successivo provvedimento l'assunzione delle determinazioni necessarie per l'attuazione delle misure di su indicate, di prossima applicazione.

Il Direttore Generale _____

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

- visto l'accluso "*Piano straordinario di manutenzione del parco rotabile*", redatto dal Direttore generale ed assunto al prot. 7304/DG del 6.5.2013 **(All. F)**, costituito da 5 capitoli, n. 9 tabelle e n. 9 allegati, redatto a seguito degli impegni assunti dalla società in Prefettura in occasione dell'incontro del 5.4.2013, finalizzato a porre riparo alle gravi condizioni di irregolarità dell'esercizio che hanno avuto inizio lo scorso 28 marzo per le ragioni in esso espresse e sintetizzate in narrativa;
- viste le misure in esso descritte, ritenute meritevoli di condivisione;
- visti lo Statuto Sociale dell'AMAT s.p.a. ed il Codice civile,
- a voti.....

DELIBERA

1. di prendere atto dell'allegato "*Piano straordinario di manutenzione del parco rotabile*", redatto dal Direttore generale ed assunto al prot. 7304/DG del 6.5.2013 **(All. F)**, costituito da 5 capitoli, n. 9 tabelle e n. 9 allegati;
2. di condividere le misure correttive in esso indicate e di approvare quelle già attuate;
3. di inviare il piano predetto al Sindaco di Taranto, per quanto di propria competenza;
4. di rimandare a successivo provvedimento le determinazioni correnti per l'attuazione delle misure di prossima applicazione.

Prot. 7470/P

Taranto, lì 8.5.2013

Preg.mo
Dott. Ippazio Stefano
Sindaco di Taranto
PALAZZO DI CITTA'

e p. c. Preg.ma
Dott. ssa Annamaria Franchitto
Segretario generale
PALAZZO DI CITTA'

Preg.mo
Dott. Michele Matichecchia
Comandante VV.UU.
P.le Bestat

Preg.mo
Dott. Antonino Caminiti
Direzione Finanze
Via Plinio
Taranto

Preg.mo
Avv. Davide Nistri
Consigliere comunale

Preg.mo
Sig. Cosimo Cotugno
Consigliere comunale

Preg.mo
Sig. Ernesto D'Eri
Consigliere comunale

Oggetto: informativa inerente l'adozione del "Piano straordinario di manutenzione del parco rotabile" e l'andamento economico della gestione relativa al corrente esercizio.

Con la presente si rende noto che a seguito degli incontri tenutisi lo scorso 2 aprile a Palazzo di città ed il successivo 5 aprile in Prefettura, entrambi connessi alla dura protesta attuata dai conducenti dal 28 marzo scorso, con i conseguenti gravi riflessi sul servizio, l'AMAT si è dotata del "Piano straordinario di manutenzione del parco rotabile", che si allega, la cui necessità è emersa nel corso dei due incontri, presenti le rappresentanze sindacali territoriali ed aziendali.

Si riportano di seguito le iniziative in esso contenute, in parte già realizzate ed in parte da attuare, tutte finalizzate a contrastare la grave perdita dei corrispettivi contrattuali in atto

da tempo, ulteriormente aggravatasi a seguito della protesta indicata, che da sola ha determinato una perdita di corrispettivi contrattuali stimati in circa 900.000,00 €:

- I. ampliamento temporaneo dell'organico del personale d'officina: ha interessato n. 4 unità provenienti dall'Area esercizio, tenuto conto che dal 28 marzo al 17 aprile i conducenti avevano redatto n. 787 "segnalazioni di avaria" dei bus;
- II. sottoscrizione del contratto di collaborazione con l'ing. Vito Rogazione Stea: come Ti è noto trattasi di un professionista che ha già ricoperto l'incarico di Capo area tecnica presso l'AMTAB di Bari. Il contratto sottoscritto ha la durata di un anno;
- III. intervento temporaneo della società di manutenzione BTS di Bari: trattasi di una società che dal 24 aprile al 6 maggio scorsi ha affiancato la struttura aziendale a causa l'elevatissimo numero di bus dichiarati in avaria. Costo sostenuto: € 4.978,00;
- IV. Procedura negoziata per la fornitura di n. 7 motori revisionati: consentirà di rimettere in esercizio entro il mese di settembre p.v. sette bus in dotazione. Costo stimato: € 91.000,00;
- V. Procedura negoziata per la revisione di n. 3 cambi: consentirà di rimettere in esercizio entro il mese di settembre p.v. tre bus in dotazione. Costo stimato: € 26.900,00;
- VI. Prosecuzione con la società CTM di Cagliari delle trattative per l'acquisto di ulteriori 10 bus usati: attiene alla possibilità di concludere l'acquisto dalla società isolana di n. 10 bus usati. Costo stimato: 150.000,00 €;
- VII. Possibili interventi di ricostruzione di alcuni bus costituenti il parco: iniziativa tesa a eseguire un limitato numero di interventi di "revisione" generale di alcuni bus che costituiscono l'attuale parco rotabile. Costo da stimare.

Alle sette misure predette andrà affiancata quella proposta dal Sig. Sindaco in occasione dell'incontro tenutosi a Palazzo di città lo scorso 2 aprile, che inerisce l'assegnazione di risorse finanziarie indispensabili per il rinnovo del parco bus. Occorrerà in ogni caso tener conto che il tempo intercorrente tra l'affidamento delle risorse finanziarie e la consegna di un numero significativo di bus potrà variare tra 12 e 16 mesi, intercorrenti tra la conclusione dell'obbligatoria procedura di gara e la conseguente fornitura dei veicoli da parte del produttore. Ne consegue che quand'anche dette risorse dovessero pervenire nel giro di qualche settimana i nuovi bus non potrebbero essere consegnati prima dell'esercizio 2015.

Per quanto attiene, invece, all'andamento economico della gestione è doveroso evidenziare che la perdita di esercizio attesa per l'esercizio 2012 ammonta a circa € 1.700.000,00, valore che sommato a quello relativo alle perdite degli esercizi 2010 e 2011, rispettivamente pari ad € 428.099,00 ed € 1.030.462,00, condurrà ad una perdita complessiva nel triennio 2010/2012 pari ad € 3.158.561,00. Valore, questo, che supera il terzo del capitale sociale, circostanza già registratasi al 30 settembre dell'esercizio 2012, com'è rilevabile dal Verbale dell'Assemblea della società del 27.11.2012, in relazione all'andamento economico della gestione già allora in atto.

Va però evidenziato che nel corso del corrente esercizio si è ulteriormente ampliata la perdita dei corrispettivi contrattuali dovuta al mancato rispetto dei contratti di servizio sottoscritti con il Comune di Taranto ed il Co.Tr.A.P.. Ciò a causa l'impossibilità dell'azienda di assi-

curare le percorrenze chilometriche contrattuali per la grave carenza organica dei conducenti determinatasi dal 2009 in poi e per l'insufficiente numero di bus disponibili giornalmente per il servizio. Si informa, inoltre, che la "perdita dei corrispettivi contrattuali 2013", tenuto conto delle minori percorrenze chilometriche già registratesi nel corrente esercizio, presenta un tendenziale al 31 dicembre di circa € 4.300.000,00. Ne consegue che, alla luce delle tendenze in atto, già nei prossimi mesi il capitale sociale potrà ridursi ad un valore inferiore al limite minimo di legge, circostanza che richiederà il ricorso alla procedura di ricapitalizzazione, nel rispetto di quanto previsto in tali casi dal codice civile.

Nel rimanere a disposizione per ogni ulteriore chiarimento porgo distinti saluti.


L'Amministratore delegato
(Dott. Francesco Walter Poggi)

Prot. 7304/DG - 6.5.2013



PIANO STRAORDINARIO DI MANUTENZIONE DEL PARCO ROTABILE

IL DIRETTORE GENERALE

INDICE

1. PREMESSA.....	Pag. 2
2. LE INIZIATIVE AZIENDALI TESE A CONSEGUIRE L'AMPLIAMENTO DEL PARCO ROTABILE ASSUNTE SIN DALL'ESERCIZIO 2008.....	Pag. 3
2.a – Le iniziative attuate nei confronti della Regione Puglia e del Comune di Taranto per il conseguimento di risorse finanziarie.....	Pag. 3
2.b – Le iniziative attuate dalla società per l'ampliamento del parco rotabile, finanziate con risorse proprie.....	Pag. 4
3. LE PRINCIPALI ATTIVITA' MANUTENTIVE SVOLTE PRESSO TERZI A DECORRERE DALL'ESERCIZIO 2010.....	Pag. 6
3.a – Le maggiori criticità presenti in occasione dello svolgimento dell'attività di manutenzione/riparazione dei bus immatricolati dall'anno 2002 in poi.....	Pag. 6
3.b – Le attività di manutenzione svolte presso terzi dall'esercizio 2010 in poi per quanto attiene gli apparati "MOTORE" e "CAMBIO".....	Pag. 6
4. IL "PIANO STRAORDINARIO DI MANUTENZIONE" DA ATTUARE NEL CORSO DEL 2013.....	Pag. 11
4.a – Le ragioni alla base della sua redazione	Pag. 11
4.b – Le misure straordinarie già adottate e quelle da adottare.....	Pag. 12
4.c – Procedura negoziata per ripristino apparati motore e cambio dei bus attualmente in stato di fermo.....	Pag. 14
4.d – Prosecuzione con la società CTM di Cagliari delle trattative per l'acquisto di ulteriori 10 bus usati.....	Pag. 16
4.e – Possibili interventi di ricostruzione di alcuni bus attualmente costituenti il parco.....	Pag. 16
5. CONSIDERAZIONI FINALI	Pag. 16

Prot. n° 7304/DG

Taranto, lì 6.5.2013

Preg.mo
Dott. Francesco Walter Poggi
Presidente ed Amm. delegato

Preg.mo
Rag. Lucia Mastropiero
Consigliere di amministrazione

Preg.mo
Ing. Giancarlo Ciaccia
Consigliere di amministrazione

Oggetto: PIANO STRAORDINARIO DI MANUTENZIONE DEL PARCO ROTABILE.

1. PREMESSA.

La necessità di dar corso all'attuazione di un piano straordinario di manutenzione del parco rotabile è scaturita a seguito degli incontri tenutisi in data 2.4.2013 presso Palazzo di città, presente il Sindaco di Taranto, i rappresentanti aziendali, quelli delle OO.SS., oltre ad un nutrito gruppo di conducenti. Detta necessità ha poi trovato conferma in occasione della successiva riunione svoltasi presso la Prefettura in data 5.4.2013, alla presenza delle sole OO.SS. e dei rappresentanti aziendali, a seguito di convocazione del Prefetto inoltrata nell'ambito della procedura di raffreddamento e conciliazione proclamata l'8 marzo scorso dalle Rappresentanze sindacali territoriali. Detta proclamazione, com'è noto, si è inserita all'interno del lungo confronto avviato con le OO.SS. quasi un anno fa (18 luglio 2012), in occasione della presentazione delle misure correttive adottate dal Consiglio di Amministrazione con la deliberazione n. 39 del 14.6.2012, finalizzate a contrastare la grave perdita dei corrispettivi contrattuali relativi ai servizi urbani e suburbani già allora in atto, la cui dinamica minacciava di aggravare ulteriormente il già precario equilibrio economico della gestione. Va posto nel giusto rilievo che gli incontri del 2.4.2013 (alla presenza del Sindaco della città) e del 5.4.2013 (presso la Prefettura) si sono resi necessari a seguito della grave protesta attuata dai conducenti dal 28 marzo scorso, poi proseguita il 29 e 30 successivi, giorni in cui si è registrata una rapida ed imprevista riduzione del servizio reso ai cittadini a causa dell'elevato numero di "segnalazioni" inerenti la quasi totalità dei bus, redatte dai conducenti medesimi che, inizialmente, hanno interessato i presidi di sicurezza (martelletti rompivetro, cassette di pronto

soccorso, sigilli porte, ecc.....), per poi estendersi ad altri componenti o apparati dei veicoli. La rapidità con cui la protesta si è sviluppata e le conseguenze relative sono state tali da determinare il blocco totale del servizio la sera del 30 marzo scorso. La condotta dei conducenti non è mutata nei giorni successivi, attenuandosi solo nella seconda metà del mese di aprile ed in misura meno appariscente continua ad essere ancora presente. Il numero di bus attualmente disponibili per il servizio continua ad oscillare tra 65 e 70, a fronte dei 99 su cui l'azienda poteva contare fino al 27 marzo scorso, giorno precedente l'avvio della protesta descritta. In merito si acclude il report dei turni di guida "non effettuati" relativo al mese di aprile scorso (**All. 1**), dal quale si rileva che la media giornaliera dei turni non svolti in tale mese è risultata pari al 50,19% del totale. Le conseguenze che ne sono scaturite in termini di ulteriore perdita dei corrispettivi contrattuali sono state molto gravi (circa 900.000.00 € per il solo mese di aprile u.s.).

2. LE INIZIATIVE AZIENDALI TESE A CONSEGUIRE L'AMPLIAMENTO DEL PARCO ROTABILE ASSUNTE SIN DALL'ESERCIZIO 2008.

2.a – Le iniziative attuate nei confronti della Regione Puglia e del Comune di Taranto per il conseguimento di risorse finanziarie.

Le circostanze determinatesi tra la fine dello scorso mese di marzo ed il successivo mese di aprile rendono opportuna una breve sintesi delle iniziative che la società ha attuato dal 2008 in poi, nel tentativo di ampliare ed ammodernare il parco rotabile, al fine di migliorare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio. Requisiti, questi, penalizzati dalla progressiva flessione fatta registrare dal 2002 dalle risorse regionali ex art. 10 della L. R. 18/2002, finalizzate all'acquisto di veicoli nuovi di fabbrica in sostituzione di un pari numero di bus in esercizio di anzianità pari o superiore a 15 anni, flessione che risalta dai dati riportati nella tabella che segue:

TAB. 1

Esercizio	Tipo di veicolo acquistato	Risorse finanz. ex art. 10 della L.R. 18/2002 affidate	N° bus acquistati
2002	urbano	€ 4.547.919,45	31
2005	urbano (47) /suburbano (4)	€ 8.227.200,00	51
2006	urbano	Economie realizzate sull'affidamento 2005	2
2007	suburbano	€ 861.000,00	7
2009	urbano	€ 1.856.362,47	12
			103

I dati di tabella evidenziano come l'entità delle risorse finanziarie regionali affidate alla società nel quinquennio 2006 – 2010 siano state di gran lunga inferiori a quelle riferite al quinquennio 2001-2005. In particolare:

- quinquennio 2001/2005: sono stati finanziati n. 84 veicoli nuovi di fabbrica, con un'incidenza di **16,80 veicoli/anno**;
- quinquennio 2006/2010: sono stati finanziati n. 19 veicoli nuovi di fabbrica, con un'incidenza di **3,80 veicoli/anno**, con una flessione del 77,38% rispetto al quinquennio precedente.

I tagli regionali predetti, conseguenza delle progressive contrazioni dei trasferimenti statali finalizzati al rinnovo del parco rotabile delle aziende di tpl, hanno via via ampliato le preoccupazioni aziendali in merito alla possibilità di conseguire in tempi relativamente brevi finanziamenti sufficienti per dar corso all'urgente ammodernamento del parco bus, la cui necessità è stata in più occasioni rappresentata sia alla Regione Puglia sia al Comune di Taranto, com'è rilevabile dalle seguenti note:

- prot. 17890 dell'11.9.2008 (**All. n. 2**);
- prot. 22179/P del 26.11.2009 (**All. n. 3**), con la quale, tenuto conto del numero dei veicoli allora disponibili per il servizio (110), largamente inferiore a quello necessario (160), furono richieste risorse finanziarie regionali per la sostituzione nel periodo 2010/2011 di almeno 40 veicoli vetusti, oramai meritevoli di alienazione definitiva dal servizio;
- prot. 9483/P del 19.5.2010 (**All. n. 4**);
- prot. 9758/P del 24.5.2010 (**All. n. 5**).

Le predette criticità sono state descritte anche all'interno della relazione sulla gestione allegata al Bilancio d'esercizio 2009, oltre che in analoghe, successive circostanze.

2.b – Le iniziative attuate dalla società per l'ampliamento del parco rotabile, finanziate con risorse proprie.

In aggiunta alle iniziative descritte a precedente punto 2.a, nell'estate 2010 il Consiglio di amministrazione allora in carica ha assunto un'importante determinazione con l'adozione della deliberazione n. 54 del 10.8.2010 con la quale, nel prendere atto dell'apposita relazione redatta dal Direttore generale, assunta al prot. 13720/DG del 17.7.2010 e denominata " *Le possibili iniziative tese a miglioramento del servizio in presenza di insufficienti risorse finanziarie regionali per l'ammodernamento del parco rotabile*", ha deciso di procedere all'indizione di una procedura di gara finalizzata a ricercare un certo numero di bus ricorrendo al mercato dell'usato. Detta procedura non ha sortito gli effetti sperati per mancanza di

offerte e, per tale ragione, l'azienda ha successivamente proseguito la ricerca nell'ambito delle aziende pubbliche di tpl mediante contatti diretti. L'attività è stata premiata da successo, tanto che nel giro di alcuni mesi è stato possibile acquistare, tra la fine dell'esercizio 2010 e l'esercizio 2011, n. 44 bus usati, immatricolati tra il 1995 ed il 2001, per una spesa complessiva di € 535.000,00 + iva, così suddivisi:

- n. 9 bus Bredamenarinibus, immatricolati nel 1995, acquistati dalla società ATB di Bergamo, al costo unitario di € 5.000,00 + iva;
- n. 12 bus Bredamenarinibus, immatricolati tra il 1999 ed il 2000, acquistati dalla società CTM di Cagliari, al costo unitario di € 12.000,00 + iva (1° lotto);
- n. 13 bus Bredamenarinibus, immatricolati tra il 1999 ed il 2000, acquistati dalla società CTM di Cagliari, al costo unitario di € 12.000,00 + iva (2° lotto);
- n. 10 bus Bredamenarinibus, immatricolati tra il 2000 ed il 2001, acquistati dalla società ATAC di Roma tramite società Prospero bus, al costo unitario di € 19.000,00 + iva;

Tali bus sono stati progressivamente immessi in servizio dal gennaio 2011 e ciò ha consentito di assicurare fino ad 27 marzo scorso livelli di servizio più elevati rispetto ai precedenti.

Nella consapevolezza che l'obiettivo allora conseguito non poteva che costituire una soluzione temporanea alla criticità del parco bus, considerato il permanere del ritardo nei trasferimenti regionali ex art. 13 della L.R. 18/2002, l'ultimo dei quali riconducibile all'anno 2008, la società già sul finire del 2012 ha ripreso la ricerca di ulteriori bus usati presso altre aziende del settore, ricerca rivelatasi, al contrario di quella precedente, avvara di risultati nonostante l'elevato numero di società interpellate. Infatti, le uniche opportunità sono emerse in occasione dei contatti che hanno riguardato ancora la CTM di Cagliari. Gli esiti sono stati i seguenti:

- disponibilità della società isolana a cedere ulteriori 3 bus, analoghi ai precedenti, al costo di € 14.500,00 cadauno, acquisto poi deliberato dall'attuale Consiglio di amministrazione. L'immissione in esercizio dei 3 veicoli è prevista per la seconda metà del corrente mese di maggio;
- impegno della CTM a cedere ad AMAT ulteriori 10 bus entro la fine del corrente esercizio, nel caso in cui dovesse decidere in via definitiva per la loro cessione.

Il parco rotabile attuale, considerata la prossima immissione in esercizio degli ultimi 3 bus acquistati dalla CTM di Cagliari, annovera 151 veicoli, come da elenco accluso (**All. 6**), con un'anzianità media pari a 10,25 anni.

3. LE PRINCIPALI ATTIVITA' MANUTENTIVE SVOLTE PRESSO TERZI A DECORRERE DALL'ESERCIZIO 2010.

Si ritiene utile fornire alcuni cenni informativi inerenti l'attività manutentiva del parco rotabile svolta a partire dall'esercizio 2010.

3.a – Le maggiori criticità presenti in occasione dello svolgimento dell'attività di manutenzione/riparazione dei bus immatricolati dall'anno 2002 in poi.

Si è avuto modo di rilevare in altre occasioni come le attività di manutenzione dei bus immatricolati dal 2002 in poi (pari a 102 su 151) presentino livelli di difficoltà superiori a quelli riscontrabili nei bus costruiti negli anni precedenti, complessità che talvolta ha imbarazzato le stesse case produttrici, incapaci di individuare in maniera stabile le necessarie soluzioni.

In particolare le criticità maggiori che si sono riscontrate, in parte ancora presenti, hanno interessato, ed in parte interessano tuttora:

- il sistema di alimentazione dei 16 bus a metano forniti da IRISBUS, acquistati nel 2005, oggetto di un successivo intervento di modifica (eseguito in garanzia) da parte della società fornitrice che ha interessato tutti i veicoli;
- il cedimento strutturale dei supporti del compressore degli impianti di climatizzazione dei 51 veicoli acquistati nel 2005 da IRISBUS (31 veicoli) e BREDAMENARINIBUS (20 veicoli);
- i 12 veicoli nuovi di fabbrica forniti nel 2009 dalla soc. Bredamenarinibus (Mod. Avancity), che continuano a presentare ricorrenti anomalie al sistema di apertura porte, al software di gestione del motore, rotture degli ammortizzatori, tutte anomalie oggetto di massicce segnalazioni "di avaria" (evidenziate dalle relative "spie" presenti sul cruscotto dei bus) prodotte dai conducenti dal 28 marzo scorso, giorno di inizio della protesta descritta nella "Premessa". Tali criticità sono state formalmente segnalate dall'azienda circa 3 anni fa sia alla società produttrice Bredamenarinibus sia ai suoi *dealer* di zona (cfr. nota AMAT prot. 12087/DG del 25.6.2010 - **All. 7**), soggetti che, a tutt'oggi, non sono stati in grado di proporre la soluzione definitiva in grado di eliminarle.

3.b – Le attività di manutenzione svolte presso terzi dall'esercizio 2010 in poi per quanto attiene gli apparati "MOTORE" e "CAMBIO".

Si ritiene utile fornire elementi conoscitivi inerenti il numero e la consistenza degli interventi eseguiti dall'esercizio 2010 in poi per quanto attiene agli apparati MOTORE e CAMBIO, che sono quelli che comportano tempi più lunghi di esecuzione oltre che costi più elevati.

In particolare:

- ⇒ **Interventi di revisione COMPLETA del motore:** nella tabella n. 2 che segue sono riportati gli interventi di revisione motore eseguiti in attuazione della deliberazione n. 99/2008, con la quale è stata aggiudicata la relativa procedura di gara. La tabella riporta gli elementi di maggior significato, utili alla conoscenza delle attività svolte:

TAB. 2

REVISIONE MOTORE (Deliberazione n. 99/2008)					
Prog.	interventi per anno	Az.	data	ditta	importo
1	2010	468	4.1.2010	Dibenedetto	€ 5.800,00
2		479	16.2.2010	Dibenedetto	€ 5.800,00
Totale					€ 11.600,00

Dai dati su esposti si rileva che nel corso dell'esercizio 2010 sono stati eseguiti n. 2 interventi di revisione completa motore. Successivamente si è passati dalla "revisione completa" del motore alla fornitura di motori "nuovi di fabbrica", come sarà riportato nel seguito;

- ⇒ **Interventi di revisione parziale del motore** - Nella tabella n. 3 che segue sono riportati gli interventi di revisione "parziale" del motore, cui si è fatto ricorso dal 2010 in poi:
- in presenza di anomalie motore che avrebbero comportato costi apprezzabilmente più contenuti rispetto a quelli che si sarebbero dovuti sostenere mediante l'acquisto del motore nuovo di fabbrica;
 - in presenza di anomalie motore riguardanti bus con anzianità di servizio così elevata da non ritenere conveniente l'opzione motore "nuovo di fabbrica";
 - in presenza di entrambe le circostanze precedenti.

TAB. 3

REVISIONE PARZIALE MOTORE (art. 13.2.1 del Regolamento)					
Prog.	interventi per anno	Az.	data	ditta	importo
1	2010 - N. 3	455	15/11/2010	ORM	€ 4.727,27
2		494	12/05/2010	EUROM.CA	€ 4.015,30 + Ricambi
3		533	17/11/2010	ORM	€ 4.900,00 + Ricambi
4	2011 - N. 11	541	09/03/2011	ORM	€ 4.365,00 + Ricambi
5		554	22/03/2011	ORM	€ 4.806,95 + Ricambi

TAB. 3

REVISIONE PARZIALE MOTORE (art. 13.2.1 del Regolamento)					
Prog.	interventi per anno	Az.	data	ditta	importo
6		576	12/08/2011	PICHIERRI	€ 2.937,50 + Ricambi
7		539	05/09/2011	ORM	€ 4.797,41 + Ricambi
8		512	27/09/2011	PICHIERRI	€ 4.667,68
9		496	30/09/2011	PICHIERRI	€ 4.039,94
10		544	05/10/2011	ORM	€ 2.501,83
11		591	02/11/2011	ORM	€ 4.975,06
12		545	02/11/2011	ORM	€ 4.393,62
13		499	15/12/2011	ORM	€ 4.111,76
14		516	15/12/2011	ORM	€ 3.766,76
15		559	03/01/2012	EUROM.CA	€ 3.215,00 + materiali
16	2012 - N. 19	583	25/01/2012	ANDRIULO	€ 2.634,16 + Ricambi
17		582	25/01/2012	PICHIERRI	€ 4.226,46 + Ricambi
18		585	06/02/2012	PICHIERRI	€ 4.844,16 + Ricambi
19		546	23/02/2012	ORM	€ 4.632,68 + Ricambi
20		580	23/03/2012	ORM	€ 3.396,15 + RICAMBI
21		554	10/04/2012	ORM	€ 2.830,09 + Ricambi
22		542	11/06/2012	ORM	€ 3.911,15 + Ricambi
23		619	27/06/2012	ORM	€ 3.443,42
24		614	13/07/2012	ORM	€ 4.525,80 + Ricambi
25		601	05/09/2012	ANDRIULO	€ 2.758,97 + Ricambi
26		492	12/09/2012	ANDRIULO	€ 3.714,54 + Ricambi
27		539	17/09/2012	ORM	€ 3.543,89 + Ricambi
28		594	19/09/2012	JOLLY	€ 4.500,00
29		540	24/09/2012	ORM	€ 3.139,76
30		500	28/09/2012	ORM	€ 3.781,36
31		532	19/11/2012	ORM	€ 4.958,75
32		619	31/12/2012	JOLLY	€ 4.800,00
33		577	31/12/2012	JOLLY	€ 4.800,00
34	2013 - N. 7	550	10/01/2013	ORM	€ 4.629,80 + Ricambi
35		589	11/03/2013	ORM	€ 4.995,35 + Ricambi
36		540	14/03/2013	ORM	€ 4.690,70 + Ricambi
37		534	14/03/2013	CRM	€ 3.502,24 + Ricambi
38		597	20/03/2013	MERIC	€ 2.238,76 + Ricambi
39		581	10/04/2013	ORM	€ 4.989,65 + Ricambi
40		611	29/04/2013	ORM	€ 2.750,17

Dalla tabella che precede si rilevano gli elementi utili a caratterizzare il singolo intervento. Si osserva che, nel complesso, ne sono stati eseguiti n. 3 nel corso del 2010, n. 11 nel corso del 2011, n. 19 nel corso del 2012 e n. 7 nella prima parte dell'esercizio 2013, per un totale di 40 interventi in poco più di un triennio. La loro esecuzione è avvenuta facendo ricorso ai poteri attribuiti al Direttore generale dall'art. 13.2.1) del "Regolamento per l'affidamento di lavori, forniture e servizi di importo inferiore alla soglia comunitaria", approvato con deliberazione del Consiglio n. 63 del 17.7.2009;

⇒ **Fornitura e montaggio di motori nuovi di fabbrica**. Si è già rilevato in altre occasioni che, causa il non sempre soddisfacente esito degli interventi di "revisione" dei motori, nel corso del 2011 è stata svolta una procedura di gara per la fornitura e successivo montaggio di motori "nuovi di fabbrica", considerato che gli stessi presentano un rapporto "costo/ durata (anni)" di gran lunga più basso di quello offerto dagli interventi di "revisione". La procedura è stata aggiudicata dal Consiglio allora in carica con deliberazione n. 20/2011. Il ricorso a questa tipologia di intervento è stato limitato ai casi di bus che presentavano anomalie estese del funzionamento del motore e che presentassero una prospettiva di vita tale da giustificare il maggior costo iniziale.

Gli interventi eseguiti, nel complesso ammontanti a 11, sono riportati nella tabella n. 4 che segue:

TAB. 4

FORNITURA E MONTAGGIO DEI MOTORI NUOVI DI FABBRICA					
Prog.	Az.	data	ditta	atto autorizzativo	importo
1	474	27/09/2011	OMA Service	Delibera n. 20/2011	€ 18.300,00 + 1.200,00
2	505	07/07/2011	ORM	Delibera n. 20/2011	€ 15.249,00 + 600,00
3	506	19/10/2011	ORM	Delibera n. 20/2011	€ 15.249,00 + 600,00
4	511	19/10/2011	ORM	Delibera n. 20/2011	€ 15.249,00 + 600,00
5	475	15/12/2011	OMA Service	Delibera n. 20/2011	€ 18.300,00 + 1.200,00
6	486	15/12/2011	OMA Service	Delibera n. 20/2011	€ 18.300,00 + 1.200,00
7	551	26/01/2012	OMA Service	Delibera n. 20/2011	€ 18.900,00 + 1.200,00
8	490	20/02/2012	OMA Service	Delibera n. 20/2011	€ 12.970,00 + 1.200,00
9	527	16/04/2012	OMA Service	Delibera n. 20/2011	€ 18.300,00 + 1.200,00
10	480	31/12/2012	A.S. Labruna (solo fornitura)	Determina n. 30/2012	€ 13.900,00 + costi montaggio
11	476	02/05/2013	A.S. Labruna (solo fornitura)	Delibera n. 63/2012	€ 13.900,00 + costi montaggio

Va osservato, in ogni caso, che il tempo di esecuzione di ogni intervento di fornitura e montaggio del motore nuovo, benché rilevante, è risultato confrontabile con quello impiegato dagli operatori esterni quando hanno dato corso ad interventi di "revisione". Va rimarcato che il contratto sottoscritto con la ditta OMA di Bari per la fornitura di motori "nuovi di fabbrica" di produzione IVECO è stato oggetto di risoluzione, contestata all'aggiudicatario nel mese di aprile 2012 per grave inadempimento, conclamatosi dopo che l'azienda aveva accertato che i "Certificati di origine" presentati a corredo di alcuni motori erano stati giudicati non autentici dalla società "FPT - Powertrain technologies", società del gruppo Fiat Industrial, produttrice degli stessi. Successivamente l'azienda ha preferito stabilire un rapporto diretto con la stessa FPT, che ha indicato come proprio agente di zona la società "Labruna" di Monopoli (BA). In ogni caso va rimarcato che il ricorso alla FPT ha comportato l'abnorme allungamento (fino a 6 mesi) dei tempi intercorsi tra la richiesta di preventivo alla società Labruna e l'ultimazione del montaggio del motore, limitazione che ha consentito di realizzare dall'aprile del 2012 ad oggi solo n. 2 forniture di motori nuovi di fabbrica, coincidenti con gli ultimi due riportati nella tabella n. 4.

⇒ **Interventi di revisione cambio.**

La tabella n. 5 che segue riporta gli interventi di revisione cambio effettuati in applicazione della deliberazione del Consiglio n. 99/2008, con la quale è stata aggiudicata in via definitiva in favore della ditta Drago di Castellaneta la procedura di gara indetta, al costo unitario di € 5.400,00. I 5 interventi indicati attingono all'esercizio 2010.

TAB. 5

REVISIONE CAMBIO (Deliberazione n. 99/2008)					
Prog.	Az.	interventi per anno	data	ditta	importo
1	487	5	08/05/2010	Drago	€ 5.400,00
2	517		11/05/2010		
3	537		08/06/2010		
4	455		13/07/2010		
5	519		21/09/2010		
Totale					€ 27.000,00

Nella tabella n. 6 che segue sono riportati, invece, gli interventi di revisione parziale del cambio, eseguiti negli esercizi successivi al 2010, ricorrendo all'applicazione dell'art. 13.2.1) del "Regolamento per l'affidamento di lavori, forniture e servizi di importo inferiore alla soglia comunitaria", già citato, nella parte in cui fa riferimento ai poteri conferiti al Direttore generale.

TAB. 6

REVISIONE CAMBIO (art. 13.2.1) del Regolamento)					
Prog.	Az.	interventi per anno	data	ditta	importo
1	475	2012 - N. 7	31/01/2012	Drago	€ 4.200,00
2	592		16/04/2012		€ 4.360,00
3	472		25/06/2012		€ 4.682,00
4	531		06/07/2012		€ 4.050,00
5	515		17/08/2012		€ 4.403,00
6	558		03/09/2012		€ 4.536,87
7	588		17/10/2012		€ 4.642,11
8	562	2013 - N. 2	24/01/2013		€ 4,922,50
9	619		14/03/2013		€ 4.724,45
Totale					€ 35.598,43

Dalla tabella su esposta si rileva che gli interventi di revisione parziale cambio eseguiti dal 2010 in poi ammontano in totale a 9, di cui 7 effettuati nel 2012 e n. 2 nella prima parte del corrente esercizio.

4. IL "PIANO STRAORDINARIO DI MANUTENZIONE" DA ATTUARE NEL CORSO DEL 2013.

4.a – Le ragioni alla base della sua redazione.

La necessità per l'azienda di dotarsi di un "Piano straordinario di manutenzione" relativo al parco rotabile è scaturita a seguito degli eventi descritti in modo sintetico nella "Premessa". Infatti, in occasione dell'incontro tenutosi in data 2.4.2013 a Palazzo di città, alla presenza delle OO.SS., di un cospicuo gruppo di conducenti e dei rappresentanti aziendali, il Sindaco, constatata la grave condizione di irregolarità del servizio che si era prodotta nei giorni precedenti, ha manifestato a nome dell'Amministrazione comunale il proprio impegno a sostenere sia un importante investimento in direzione del rinnovo del parco rotabile, mediante l'acquisto di un numero significativo di bus nuovi di fabbrica, sia i costi connessi ad interventi di manutenzione straordinaria che, eventualmente, si sarebbero resi necessari. Questa po-

sizione dell'Amministrazione è poi emersa in occasione del successivo incontro tenutosi il 5 aprile alla presenza del Prefetto, poi richiamata dalle stesse OO.SS. in occasione degli incontri tenutisi in sede aziendale nei giorni successivi. Va sottolineato che in occasione dell'incontro tenutosi in Prefettura l'azienda ha assunto impegni ben definiti sulle azioni manutentive da attuare e sui tempi entro cui assolverli, impegni che hanno poi costituito l'oggetto del conseguente incontro con le OO.SS., tenutosi il giorno 10.4.2013 in sede aziendale ("tavolo manutenzione/sicurezza").

4.b – Le misure straordinarie già adottate e quelle da adottare.

Sin dai primi giorni dell'insorgere della protesta dei conducenti l'azienda ha attuato le misure possibili, finalizzate a contrastare gli effetti particolarmente gravi che si stavano producendo sul servizio. Meritano una citazione

- l'emissione dell'Ordine di servizio n. 33 del 3.4.2013 (**All. 8**), emesso alle ore 01:00 circa del 3 aprile, qualche ora dopo la conclusione dell'incontro tenutosi a Palazzo di città, al termine di un incontro notturno con le OO.SS. tenutosi in prosecuzione in sede aziendale, conclusosi senza risultati positivi ;
- l'emissione del successivo Ordine di servizio n. 35 del 5.4.2013 (**All. 9**), emesso due giorni dopo in quanto le OO.SS., al fine di agevolare la ripresa del servizio, avevano espresso la necessità che fossero esplicitati con maggior dettaglio i contenuti di quello precedente (n. 33 del 3.4.2013),
- un'intensificazione delle attività manutentive, cui il personale d'officina ha aderito con determinazione, nonostante il particolare periodo legato alle festività pasquali.

Tra le altre iniziative con carattere di straordinarietà assunte nei gironi successivi meritano citazione:

- I. quella tesa a rafforzare gli organici del personale d'officina – L'iniziativa si è resa necessaria considerato che nel periodo (28 marzo – 30 marzo) erano state presentate dai conducenti oltre 200 (duecento) segnalazioni di avaria dei bus (riferite, in prevalenza, ai presidi per la sicurezza ed a malfunzionamenti delle "spie" di segnalazione avaria), poi cresciute fino 787 alla data del 17 aprile. L'ampliamento temporaneo dell'organico dell'officina, reso noto alle OO.SS., ha interessato n. 4 unità ed è stato attuato con l'emissione dell'Ordine di servizio n. 38 del 19.4.2013.
- II. il contratto di collaborazione sottoscritto con l'ing. Vito Rogazione Stea – L'iniziativa si è resa necessaria a seguito degli impegni assunti dalla società in Prefettura lo scorso 5 aprile in sede di procedura di raffreddamento e concia-

liazione, nel corso della quale si è impegnata a predisporre ed attuare, nell'arco di 30-40 giorni, un piano "straordinario" di manutenzione di tutto il parco mezzi dell'AMAT, relativamente alle anomalie in grado di incidere sulla sicurezza del viaggio. L'impegno è stato poi confermato in occasione del successivo incontro con le OO.SS. del 10.4.2013 tenutosi in sede aziendale ("tavolo manutenzione/sicurezza"). Il professionista individuato per molti anni ha assolto all'incarico di Capo area tecnica presso l'AMTAB di Bari, ed è stato considerato dalla Direzione generale figura in possesso di adeguata esperienza nel settore della manutenzione dei bus, in grado di fornire l'adeguato apporto tecnico nell'ambito delle gestione e svolgimento delle attività manutentive necessarie per poter assolvere agli impegni assunti. Il rapporto contrattuale, della durata di un anno, è stato deliberato dal Consiglio di amministrazione con atto n. 15 del 16.4.2013.

Va rilevato che nel corso dell'incontro con le OO.SS. del 10.4.2013 è stato convenuto un ampliamento delle verifiche tecniche da compiere, consistenti nell'effettuazione dei seguenti controlli:

- CONTROLLO SPIE FRENI
- CONTROLLO ABS
- CONTROLLO ALTRE SPIE (liv. Gasolio, liv. Liquido refrigerante, temp. acqua, liv. Olio motore, pressione olio motore, ECAS, ecc....)
- CONTROLLO MONITOR PORTE
- CONTROLLO SISTEMA BLOCCO VEICOLO P.A.
- CONTROLLO MANCORRENTI
- CONTROLLO TENDINE PARASOLE
- CONTROLLO SEDILE AUTISTA
- CONTROLLO LUCI CONTACHILOMETRI

III. intervento temporaneo della società di manutenzione BTS di Bari: il ricorso all'intervento temporaneo di una società di manutenzione esterna, in grado di affiancare la struttura aziendale, si è reso necessario al fine di risolvere nel minor tempo possibile le numerosissime segnalazioni di "avaria" prodotte dai conducenti dal 28 marzo scorso, al fine di accelerare, quanto più possibile, il miglioramento del servizio. Il tutto con l'obiettivo di contenere il maggior dan-

no legato all'aumento della perdita di corrispettivi dovuta alla forte riduzione delle percorrenze chilometriche contrattuali. La ricerca ha presentato non poche difficoltà in quanto gli operatori locali, interpellati verbalmente, hanno opposto il loro diniego ad operare con il proprio personale presso l'officina aziendale, giustificandolo con la riduzione degli organici attuata negli ultimi tempi a seguito delle note difficoltà in cui si dibatte il settore. Tra i numerosi operatori interpellati la società BTS di Bari ha fornito la richiesta disponibilità, tanto che in data 24.4.2013 ha fatto pervenire il proprio preventivo di spesa, assunto al prot. 6696 del 24.4.2013. L'entità delle prestazioni svolte ed i relativi costi sono riportati nella tabella che segue:

TAB. 7

GIORNO	N. SQUADRE	N. ADDETTI	N. ORE	COSTO /ORA	COSTO TRASF./ SQUADRA	COSTO TOTALE
23.4.2013	0	0	0	€ 18,50	€ 150,00	€ 0,00
24.4.2013	1	2	16			€ 446,00
25.4.2013	1	2	10			€ 335,00
26.4.2013	1	2	16			€ 446,00
27.4.2013	1	2	16			€ 446,00
28.4.2013	0	0	0			€ 0,00
29.4.2013	1	2	16			€ 446,00
30.4.2013	1	2	16			€ 446,00
1.5.2013	0	0	0			€ 0,00
02/05/2013	1	3	24			€ 594,00
03/05/2013	1	4	32			€ 742,00
04/05/2013	1	2	10			€ 335,00
05/05/2013	0	0	0			€ 0,00
06/05/2013	1	4	32			€ 742,00
						TOTALE

4. c – Procedura negoziata per ripristino apparati MOTORE e CAMBIO dei bus attualmente in stato di fermo.

Tra le iniziative da adottare in tempi brevi va annoverata la procedura ristretta, da indire ai sensi dell'art. 125 – comma 11 del D. L.vo 163/2006, finalizzata alla fornitura di "motori revisionati" ed all'esecuzione di interventi di revisione "cambio" con cui equipaggiare alcuni bus, rispettivamente 7 e 3, che attualmente versano in stato di fermo.

I. Procedura negoziata per la fornitura di n. 7 motori revisionati.

La procedura da indire dovrà interessare i 7 bus indicati in tabella, suddivisi in n. 5 lotti. La suddivisione in lotti risponde alla necessità di contenere quanto più possibile i tempi occorrenti per il ripristino completo dei veicoli e la loro immissione in servizio.

TAB. 8

N. Lotto	Tipo motore	Mod. bus	Az.	Importo unitario	Importo complessivo
LOTTO 1	F2BE0682D	Cityclass 491 E.12.29	481	€ 12.900,00	€ 25.800,00
	F2BE0682D	Cityclass 491 E.12.29	488		
LOTTO 2	F4AE0682C	Europolis 203 E.9.26	494	€ 10.700,00	€ 21.400,00
	F4AE0682C	Europolis 203 E.9.26	498		
LOTTO 3	F2BE0682C	Irisbus 491 EU.109/3P	531	€ 12.900,00	€ 12.900,00
LOTTO 4	F2BE0642A	Irisbus 491E.12/U91	543	€ 15.800,00	€ 15.800,00
LOTTO 5	F2BE3682C*P	Irisbus 491 EU.109/3P	558	€ 15.100,00	€ 15.100,00
N° bus			7	Totale	€ 91.000,00

La tabella n. 8 riproduce gli elementi utili a definire la consistenza dell'iniziativa, anche con riferimento ai possibili costi da sostenere, stimati in € 91.000,00, esclusi quelli relativi al successivo montaggio degli apparati.

II. Procedura negoziata per la revisione di n. 3 cambi.

Si darà corso in tempi brevi anche all'aggiudicazione dei lavori di revisione di n. 3 cambi riferiti ad altrettanti bus, attualmente in posizione di fermo. Gli elementi caratterizzanti i tre interventi da eseguire sono riportati nella tabella n. 9 che segue.

TAB. 9

N. Lotto	Tipo cambio	Mod. bus	Az.	Importo unitario	Importo complessivo
LOTTO 1	ZF 5HP 590	BredaMenariniBus M 240	613	€ 8.500,00	€ 8.500,00
LOTTO 2	ZF 5/6HP 502C	IVECO CityClass F2G	541	€ 9.200,00	€ 18.400,00
		IVECO CityClass	557		
N° bus			3	Totale	€ 26.9000,00

Anche in questo caso si darà corso alla suddivisione in lotti per le medesime ragioni espresse al punto precedente.

4.d - Prosecuzione con la società CTM di Cagliari delle trattative per l'acquisto di ulteriori 10 bus usati.

Si è già avuto modo di riferire in merito all'impegno assunto sul finire dell'esercizio 2012 dalla società CTM di Cagliari a cedere ad AMAT ulteriori 10 bus usati entro la fine del corrente esercizio. La possibilità di concludere l'acquisto è subordinata al benessere finale della CTM medesima. L'azienda, in ogni caso, ha in atto contatti finalizzati ad accelerare la definizione dell'acquisizione ed in tal senso ha chiesto un incontro al Presidente della CTM che dovrebbe tenersi a breve. I 10 bus sono motorizzati IVECO ma presentano carrozzeria Renault. Il costo unitario ipotizzato qualche mese fa è stato di circa 15.000,00 €.

4.e - Possibili interventi di ricostruzione di alcuni bus costituenti il parco.

Un'ulteriore iniziativa che sarà assunta a breve consisterà nel verificare la possibilità di dare corso ad un certo numero di interventi di "revisione" generale di alcuni bus che costituiscono l'attuale parco rotabile, che presentino prospettive di vita tali da giustificare i relativi costi. La decisione finale sarà assunta entro 7/10 gg, al termine dei necessari approfondimenti.

5. COSIDERAZIONI FINALI.

Al termine di quanto esposto si ritiene di dover sviluppare delle considerazioni finali in merito all'insieme degli eventi e dei comportamenti individuali che hanno caratterizzato le circostanze manifestatesi dal 28 marzo in poi, con le relative gravi conseguenze prodotte a carico sia dei cittadini sia dell'andamento economico della gestione, alle quali non sono estranei i comportamenti individuali assunti da un non trascurabile numero di conducenti, in qualche caso intrisi da contenuti distruttivi, come hanno potuto accertare i VV.UU. il giorno 15 aprile scorso. D'altra parte la criticità relativa ai malfunzionamenti delle "spie" di segnalazione avaria, nota da tempo ai conducenti medesimi, ha radici lontane, come prova la nota AMAT del giugno 2010 (**All. 6**), criticità cui non hanno saputo porre riparo neppure le case produttrici dei bus ed i relativi *dealer* di zona. Né siffatte condizioni contraddistinguono solo il parco rotabile AMAT ma, per ammissione degli stessi operatori terzi che svolgono attività di manutenzione anche per altre società di tpl., sono presenti in misura più o meno ampia anche in altre realtà aziendali.

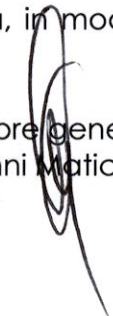
Ciò detto si osserva che, per quanto attiene al breve periodo, l'attuazione dell'insieme delle iniziative descritte al precedente capitolo 4, e di quelle ulteriori

che potranno essere definite nei prossimi giorni, unite ad una condotta dei conducenti analoga a quella tenuta fino al 27 marzo scorso, potranno consentire una ripresa del servizio fino a raggiungere i livelli assicurati nei giorni precedenti l'avvio della protesta. Il persistere di condotte individuali non consone non potrà che complicare ulteriormente una condizione di per sé di particolare difficoltà.

Per quanto attiene, invece, alle iniziative di più lungo periodo occorrerà che si materializzino nei tempi più brevi possibile gli auspicati finanziamenti in conto investimento. Bisognerà tener conto che, in ogni caso, il tempo intercorrente tra l'affidamento delle risorse finanziarie necessarie e la consegna di un numero significativo di bus potrà variare tra 14 e 16 mesi, di cui otto o nove necessari per la conclusione dell'obbligatoria procedura di gara, seguiti da ulteriori 6 o 7 mesi occorrenti per la fornitura dei veicoli da parte del produttore che, peraltro, per quanto attiene quelli operanti in Italia (Irisbus e Bredamenarinibus), versano in condizioni di estrema difficoltà.

Per tali ragioni è in atto la verifica inerente la possibilità di attivare in ogni caso la procedura di gara per l'acquisto di bus nuovi di fabbrica, in modo da ridurre i tempi descritti.

Il Direttore generale
(Ing. Giovanni Matichecchia)



TURNI NON EFFETTUATI - MESE DI APRILE 2013

Giorno	N° turni non effettuati per intero	N° turni non effettuati parzialmente	N° turni INTERI equivalenti a quelli non effettuati parzialmente	stima incidenza percentuale turni non effettuati		PERSONALE DI GUIDA ASSENTE DAL SERVIZIO (tutte le cause esclusi riposi)
1	144	0	0	-100,00%	stato di agitazione del personale	107
2	240	0	0	-100,00%	programma NON SCOLASTICO (240 turni)	48
3	178	4	2	-67,67%	stato di agitazione del personale	53
4	254	0	0	-95,49%	stato di agitazione del personale	49
5	252	0	0	-94,74%	stato di agitazione del personale	51
6	193	13	6,5	-75,00%	media settimanale giorni feriali	61
7	48	1	0,5	-33,68%		36
8	171	0	0	-64,29%		42
9	162	0	0	-60,90%		33
10	142	3	1,5	-53,95%		40
11	143	2	1	-54,14%		33
12	133	3	1,5	-50,56%		39
13	150	1	0,5	-56,58%	media settimanale giorni feriali	62
14	42	7	3,5	-31,60%		45
15	145	3	1,5	-55,08%		38
16	130	4	2	-49,62%		45
17	110	4	2	-42,11%		40
18	98	2	1	-37,22%		45
19	96	2	1	-36,47%		43
20	102	10	5	-40,23%	media settimanale giorni feriali	42
21	11	1	0,5	-7,99%		37
22	103	1	0,5	-38,91%		33
23	95	4	2	-36,47%		39
24	105	6	3	-40,60%		46
25	0	0	0	0,00%	FESTIVO	85
26	110	6	3	-42,48%		58
27	108	0	0	-40,60%		57
28	22	0	0	-15,28%		48
29	112	5	2,5	-43,05%		39
30	109	0	0	-40,98%	media settimanale giorni feriali	44
MEDIA GIORNI FERALI				-54,88%		
MEDIA GIORNI FESTIVI				-31,42%		
MEDIA GIORNALIERA GENERALE				-50,19%		
MEDIA GIORNALIERA PERSONALE DI GUIDA ASSENTE						47,93

TO: IL RESPONSABILE AREA ESERCIZIO/SOSTA

F.TO: IL DIRETTORE GENERALE

Prot. n° 17890/Pr

A.L. 2

Taranto, lì 11/09/2008

Al Sig. MARIO LOIZZO
ASSESSORE REGIONALE ai TRASPORTI
Via de Ruggiero, 58
70126 - B A R I

e, p.c. Al Dott. IPPAZIO STEFANO
SINDACO di TARANTO
Palazzo di Città
74100 - TARANTO

Stefano
11-9-08

Oggetto: Legge 244/2007, art. 1, comma 304. Finanziamento autobus con il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale.

Questa Società è stata destinataria, per deliberazione della Giunta regionale n. 525 dell'8.4.08, di contributi sugli investimenti ex art. 10 della L.R. 18/02, destinati a cofinanziare l'acquisto di n. 8 autobus a gasolio in sostituzione di altrettanti autobus con anzianità di costruzione superiore a 15 anni.

Come già segnalato in tale occasione, il parco autobus aziendale conta ben 42 autobus che hanno superato il richiesto requisito di anzianità, ancora utilizzati per le necessità del servizio del trasporto pubblico urbano e suburbano nella città di Taranto e nei comuni finitimi di Leporano e Statte, la cui entità raggiunge la percorrenza complessiva di circa 8.300.000 km/anno.

Purtroppo negli ultimi mesi si sono verificati vari episodi di incendi di autobus, di cui tre hanno comportato la distruzione totale dei veicoli, ed altri, di minore entità, che sono stati domati con gli estintori di dotazione.

Tali eventi, pur non avendo comportato alcun danno alle persone, hanno purtroppo trovato larga eco sulla stampa locale ed ingenerato grande allarme nell'opinione pubblica e nello stesso personale di guida.

A seguito dell'ultimo episodio, verificatosi il 9 settembre u.s., che ha distrutto un autobus appartenente, come il precedente, ad un gruppo di 10 autobus immatricolati nel 1992 che hanno totalizzato percorrenze anche superiori a 1.200.000 km ciascuno, la Direzione aziendale non ha potuto che prendere atto della inaffidabilità dei suddetti autobus, a cui evi-

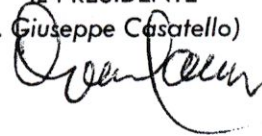
dentemente non si riesce a far fronte con i normali interventi di manutenzione, assumendo la decisione di ritirarli dalla circolazione.

Tale decisione, che sottrae ulteriori 10 autobus circolanti ad un parco che registra purtroppo numerosi fermi anche nei veicoli di recente immatricolazione ancora in garanzia da parte della Ditta fornitrice, compromette drasticamente la regolarità del servizio offerto ad una cittadinanza già penalizzata dalla nota situazione di dissesto dell'Amministrazione comunale.

Con la presente sono pertanto a chiedere alla S.V. che l'AMAT S.p.A. possa usufruire di una quota delle risorse messe a disposizione dalla legge Finanziaria in oggetto, nel pieno rispetto delle finalità a cui le stesse sono destinate, in modo da poter almeno rimpiazzare i 10 autobus avviati alla demolizione a seguito degli eventi sopra indicato.

Confidando nella Sua sensibilità più volte dimostrata verso il ceto sociale che più utilizza il trasporto pubblico, resto in attesa di favorevole riscontro che, se tempestivo, consentirebbe l'ampliamento della fornitura degli otto autobus accordati, per la quale è in corso la relativa procedura di gara.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE
(Ing. Giuseppe Casatello)


Prot. n° 22179/P

Taranto, lì 26.11.2009

ALL. 3
ALL'ASSESSORE REGIONALE
ai TRASPORTI
Via de Ruggiero, 58
70126 - B A R I

e p.c. Al Dott.
IPPAZIO STEFANO
SINDACO di TARANTO
Palazzo di Città
74100 - TARANTO

Oggetto: richiesta di affidamento di risorse finanziarie da destinare al rinnovo del parco rotabile.

La condizione di precarietà in cui versa da tempo il parco autobus AMAT, a causa degli insufficienti trasferimenti statali finalizzati al cofinanziamento degli acquisti dei veicoli destinati al rinnovo del parco rotabile, è già nota a codesto Assessorato.

A seguito di alcuni incendi verificatisi nel periodo dicembre 2007 - settembre 2008 ed in relazione all'elevato numero di veicoli (42) che alla data dell'11 settembre 2008 avevano superato il requisito dell'anzianità per essere ammessi al finanziamento, ex art. 10 della L. R. 18/2002, con l'allegata nota prot. 17890/2008 l'azienda avanzò a codesto Assessorato la richiesta di poter usufruire di una quota delle risorse messe a disposizione dalla legge n. 244/2007 (Finanziaria 2008). Tanto in aggiunta a quelle ex art. 10 della L.R. 18/2002 già assegnate con deliberazione della Giunta regionale n. 525 dell'8.4.2008, destinate a cofinanziare l'acquisto di n. 8 autobus a gasolio in sostituzione di altrettanti veicoli con anzianità di costruzione superiore a 15 anni. La predetta richiesta fu parzialmente accolta tanto che con successiva deliberazione n. 2216 del 24.11.2008 la Giunta regionale affidò all'AMAT un contributo aggiuntivo di € 616.362,47, cofinanziando l'acquisto di ulteriori 4 veicoli urbani di tipo lungo.

Nonostante ciò le criticità del parco rotabile AMAT permangono in quanto:

- a. nel corso del 2010 il numero dei veicoli con anzianità di costruzione superiore a 15 anni ammonterà a 67 unità;

- b. lo scorso 20 novembre un bus, immatricolato nel 1995, con circa 1.300.000 km percorsi, mentre era al capolinea di Porto mercantile è stato interessato da un incendio innescatosi lungo il circuito elettrico che comanda l'avviamento, alla cui origine non può ritenersi estranea la vetustà del mezzo;
- c. a seguito di tale episodio la Direzione aziendale ha prudentemente sospeso dalla circolazione, con effetto dal 23.11.2009, n. 5 veicoli immatricolati nel 1992 e 1995 ed ulteriori 7 veicoli, tutti immatricolati nel 1995, dal prossimo 1° gennaio;
- d. il rispetto degli obblighi di servizio pubblico assunti nei confronti del Comune di Taranto per lo svolgimento del servizio urbano e con la Provincia di Taranto per quello suburbano (collegamenti con i comuni di Leporano e Statte), che richiede lo svolgimento di percorrenze ammontanti ad oltre 8.300.000 km/anno, comporta la necessità che un certo numero di veicoli siano talvolta chiamati a svolgere giornalmente il cosiddetto "doppio turno".

Per le ragioni esposte si chiede alla S.V. che l'AMAT S.p.A., in occasione della predisposizione dei prossimi piani regionali di cofinanziamento per i servizi extraurbani ed urbani, sia affidataria di risorse ex art. 10 della L. R. 18/2002 adeguati alle predette criticità. Analoga richiesta viene prodotta con riferimento ad possibili risorse finanziarie statali che dovessero essere stanziare in occasione dell'approvazione della Legge Finanziaria 2010 o ad eventuali fondi residui di cui dovesse disporre la Regione Puglia. L'auspicio è quello di poter sostituire nel periodo 2010/2011 almeno 40 veicoli vetusti, oramai meritevoli di alienazione definitiva dal servizio.

Per le ragioni su esposte si confida nell'accoglimento della presente istanza.

Nel rimanere a disposizione per ogni ulteriore chiarimento eventualmente ritenuto necessario, si porgono distinti saluti.

IL PRESIDENTE
(Dott. Francesco Walter Poggi)

Prot. n° 9483/P

Taranto, lì 19.5.2010

All'ASSESSORE REGIONALE
ai TRASPORTI
Via de Ruggiero, 58
70126 - B A R I

ALL. 4

e p.c. Al Dott.
IPPAZIO STEFANO
SINDACO di TARANTO
Palazzo di Città
74100 - TARANTO

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: richiesta di affidamento di risorse finanziarie da destinare al rinnovo del parco rotabile.

L'AMAT ha nel recente passato rimarcato lo stato di precarietà in cui versa da tempo il proprio parco autobus, a causa degli insufficienti trasferimenti statali finalizzati al cofinanziamento degli acquisti dei veicoli destinati al rinnovo del parco rotabile. Ciò è avvenuto in due diverse circostanze:

- con nota prot. 17890 dell'11.9.2008, con la quale, tenuto conto che allora ben 42 veicoli avevano superato il requisito dei 15 anni di vetustà per essere ammessi a finanziamento, si chiese di poter usufruire di una quota delle risorse messe a disposizione dalla legge n. 244/2007 (Finanziaria 2008). Il tutto in aggiunta a quelle ex art. 10 della L.R. 18/2002, assegnate con deliberazione della Giunta regionale n. 525 dell'8.4.2008, destinate a cofinanziare l'acquisto di n. 8 autobus alimentati a gasolio. Tale richiesta è rimasta senza esito;
- con nota prot. 22179/P del 26.11.2009, con la quale, tenuto conto del numero dei veicoli disponibili per il servizio (110) largamente inferiore a quello richiesto (160), del relativo "doppio turno" richiesto ai bus in servizio, di un nuovo incendio subito nell'ottobre 2009 da un veicolo immatricolato nel 1995 e dell'elevato numero di bus che nel 2010 avrebbero raggiunto il limite di età per essere ammessi a finanziamento (67 veicoli), fu chiesto che in occasione della predisposizione dei prossimi piani regionali di cofinanziamento

per i servizi extraurbani ed urbani fossero affidate ad AMAT risorse finanziarie ex art. 10 della L. R. 18/2002 tali da consentire la sostituzione nel periodo 2010/2011 di almeno 40 veicoli vetusti, oramai meritevoli di alienazione definitiva dal servizio.

Tanto premesso si sottolinea che le ragioni che richiedono il rinnovo del parco rotabile AMAT nella misura resa nota nel novembre scorso (almeno 40 veicoli nel periodo 2010/2011) permangono ancora e, anzi, si rafforzano ed aggravano con il trascorrere dei mesi. Per tali ragioni si rinnova la richiesta allora formulata.

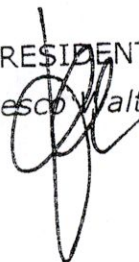
Con la circostanza si sottolinea che, causa l'elevato grado di inquinamento da polveri industriali di cui soffre da decenni la città di Taranto, sarebbe opportuno che detti veicoli fossero previsti con alimentazione a metano ed un certo numero, che l'azienda potrà rendere successivamente noto, fossero di lunghezza media.

Per le ragioni su esposte si confida nell'accoglimento della presente istanza.

Nel rimanere a disposizione per ogni ulteriore chiarimento eventualmente ritenuto necessario, si porgono distinti saluti.



IL PRESIDENTE
(Dott. Francesco Walter Poggi)



Scat.

Prot. n° 9758/P

Taranto, lì 24.5.2010

Preg.mo
Dott. IPPAZIO STEFANO
SINDACO di TARANTO
Palazzo di Città
74100 - TARANTO

ALL. 5

RISERVATA PERSONALE.

Oggetto: informativa riferita alla urgente necessità si elevare nel periodo 2010/2011 il numero di bus disponibili per il servizio.

Con le precedenti note prot. 17890 dell'11.9.2008, prot. 22179/P del 26.11.2009 e prot. 9483/P del 19.5.2010, dirette all'Assessore regionale e per conoscenza alla S. V., si è già avuto modo di rimarcare l'inadeguatezza numerica dell'attuale parco autobus AMAT rispetto al volume dei servizi da assicurare giornalmente. Si è posto in rilievo che, allo stato attuale, l'azienda può contare su 110 veicoli disponibili per il servizio (di cui 80/90 in servizio giornaliero) contro un numero minimo richiesto di 160, deficit che comporta un invecchiamento precoce del parco disponibile, con conseguenti elevati costi di manutenzione, i cui veicoli vengono chiamati a svolgere percorrenze annue pari a 70/80.000 km, valore di gran lungo più elevato di quello tecnicamente accettabile di 45/50.000 km/anno.

Lo stato di fatto si è determinato per le seguenti due ragioni fondamentali:

- stanziamenti statali talvolta inadeguati;
- una politica regionale in materia di investimenti che negli ultimi anni ha privilegiato il trasporto su ferro e quello elicotteristico, a discapito di quello su gomma. Ed infatti nel quinquennio 2001/2005 l'azienda ha potuto avvantaggiarsi di finanziamenti regionali, alimentati da trasferimenti statali, tali da consentire l'acquisto di 84 bus nuovi, con contemporanea eliminazione di un pari numero di bus vetusti, **con un'incidenza di circa 17 autobus/anno**, mentre nel quinquennio 2006/2010 detti trasferimenti hanno consentito l'acquisto di soli 19 veicoli, **con un'incidenza di circa 4 autobus/anno (!!!)**, del tutto inadeguata alle necessità aziendali (si è avuto modo di rimarcare che l'azienda presenta l'urgente necessità di immettere in servizio alme-

no 40 bus nuovi di fabbrica, eliminandone un pari numero di anzianità superiore a 15 anni, al più entro la seconda metà del 2011).

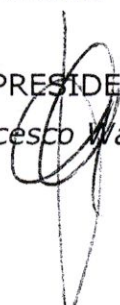
L'AMAT a causa di siffatta politica regionale rischia di dover pagare un prezzo molto alto sia in termini di difficoltà nell'assicurare i servizi giornalieri in favore dei cittadini sia in termini di qualità del servizio, senza considerare il progressivo indebolimento del contributo aziendale al contenimento del livello d'inquinamento. Difficoltà che si accresceranno con il trascorrere dei mesi, tenuto conto che non si ha notizia di prossimi trasferimenti regionali in conto investimenti, circostanza che lascia prevedere come probabile la possibilità di immissione in servizio di bus nuovi di fabbrica non prima del 2012!!!!.

La gravità descritta è tale da richiedere l'attivazione di una forte azione di sensibilizzazione politica che coinvolga direttamente il Sig. Presidente della Giunta regionale, in modo che la nuova politica regionale degli investimenti nel settore dei trasporti subisca un'inversione di tendenza rispetto a quella condotta nel passato più recente.

Nel rimanere a disposizione per ogni ulteriore chiarimento eventualmente ritenuto necessario, si porgono distinti saluti.



IL PRESIDENTE
(Dott. Francesco Walter Poggi)



ELENCO PARCO BUS AL 31/5/2013

N. prog.	N. Az.	anzianità (anni)	Anno	Marca e tipo	Targa	n° posti
1	463	15	1995	MAN/NG - 312	BB 960 DW	136
2	464	15	1998	BREDAMENARINIBUS 331/U	BB 731 EB	168
3	468	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 342 RJ	109
4	470	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 343 RJ	109
5	471	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 344 RJ	109
6	472	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 345 RJ	109
7	473	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 346 RJ	109
8	474	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 347 RJ	109
9	475	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 348 RJ	109
10	476	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 349 RJ	109
11	477	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 350 RJ	109
12	478	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 351 RJ	109
13	479	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 352 RJ	109
14	480	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 353 RJ	109
15	481	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 354 RJ	109
16	482	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 355 RJ	109
17	483	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 356 RJ	109
18	484	11	2002	Cityclass 491E 12.29	CA 357 RJ	109
19	485	10	2003	Cityclass 491E 12.30	CA 358 RJ	109
20	486	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 359 RJ	109
21	488	11	2002	Cityclass 491E.12.29	CA 361 RJ	109
22	489	11	2002	Europolis 203E.9.24	CA 385 RJ	82
23	490	11	2002	Europolis 203E9,24	CX 350 XG	82
24	491	11	2002	Europolis 203E.9.24	CA 384 RJ	82
25	492	11	2002	Europolis 203E9,25	CA 387 RJ	82
26	493	11	2002	Europolis 203E.9.25	CA 388 RJ	82
27	494	11	2002	Europolis 203E9,26	CA 389 RJ	82
28	495	11	2002	Europolis 203E9,26	CA 390 RJ	82
29	496	11	2002	Europolis 203E9,27	CA 391 RJ	82
30	497	11	2002	Europolis 203E.9.27	CA 392 RJ	82
31	498	11	2002	Europolis 203E9,26	CA 383 RJ	82
32	499	11	2002	Cityclass CNG 491E.12.22	CA 341 RJ	103
33	500	11	2002	Cityclass CNG 491E.12.22	CA 339 RJ	103
34	504	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 441 BL	75
35	505	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 440 BL	75
36	506	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 439 BL	75
37	507	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 443 BL	75
38	508	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 438 BL	75
39	509	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CP 442 BL	75
40	510	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 015 XG	75
41	511	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 012 XG	75

42	512	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 011 XG	75
43	513	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 010 XG	75
44	514	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 013 XG	75
45	515	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 014 XG	75
46	516	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 009 XG	75
47	517	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 033 XG	75
48	518	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 035 XG	75
49	519	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 037 XG	75
50	520	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 036 XG	75
51	521	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 034 XG	75
52	522	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 032 XG	75
53	523	8	2005	Menarini M 231 MU 3P	CX 058 XG	75
54	524	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 202 XG	109
55	525	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 227 XG	109
56	526	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 198 XG	109
57	527	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 196 XG	109
58	528	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 195 XG	109
59	529	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 197 XG	109
60	530	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 194 XG	109
61	531	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 201 XG	109
62	532	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 200 XG	109
63	533	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 199 XG	109
64	534	8	2005	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	CX 238 XG	109
65	535	8	2005	Irisbus Italia 491ES 86	CX 218 XG	86
66	536	8	2005	Irisbus Italia 491ES 86	CX 240XG	86
67	537	8	2005	Irisbus Italia 491ES 86	CX 239 XG	86
68	538	8	2005	Irisbus Italia 491ES 86	CX 237 XG	86
69	539	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 219 XG	91
70	540	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 204 XG	91
71	541	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 205 XG	91
72	542	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 220 XG	91
73	543	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 221 XG	108
74	544	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 203 XG	91
75	545	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 222 XG	91
76	546	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 206 XG	91
77	548	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 223 XG	91
78	549	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 225 XG	91
79	550	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 226 XG	91
80	551	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 271 XG	91
81	552	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 272 XG	91
82	553	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 273 XG	91
83	554	8	2005	Irisbus It. 491E.12/U91/T/F2G	CX 274 XG	91
84	555	7	2006	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DA 494 ND	109
85	556	7	2006	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DA 604 ND	109
86	557	6	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 435 BF	88
87	558	6	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 436 BF	88
88	559	6	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 437 BF	88

89	560	6	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 438 BF	88
90	561	6	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 439 BF	88
91	562	6	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 440 BF	88
92	563	6	2007	Irisbus Italia 491EU 109 / 3 P	DG 441 BF	88
93	564	4	2009	Bredamenarini Avancity	DP 908 GP	108
94	565	4	2009	Bredamenarini Avancity	DP 907 GP	108
95	566	4	2009	Bredamenarini Avancity	DP 915 GP	108
96	567	4	2009	Bredamenarini Avancity	DP 917 GP	108
97	568	4	2009	Bredamenarini Avancity	DN 244 AZ	108
98	569	4	2009	Bredamenarini Avancity	DN 245 AZ	108
99	570	4	2009	Bredamenarini Avancity	DN 265 AZ	108
100	571	4	2009	Bredamenarini Avancity	DN 280 AZ	108
101	572	4	2009	Bredamenarini Avancity	DN 316 AZ	108
102	573	4	2009	Bredamenarini Avancity	DN 317 AZ	108
103	574	4	2009	Bredamenarini Avancity	DN 336 AZ	108
104	575	4	2009	Bredamenarini Avancity	DN 337 AZ	108
105	576	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 515 TR	116
106	577	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 524 TR	116
107	578	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 518 TR	116
108	579	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 527 TR	116
109	580	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 516 TR	116
110	581	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 517 TR	116
111	582	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 526 TR	116
112	583	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 525 TR	116
113	584	18	1995	BREDAM220/ELU/4P/AC	DW 535 TR	116
114	585	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 776 TR	104
115	586	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 775 TR	104
116	587	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 774 TR	104
117	588	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 773 TR	104
118	589	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 771 TR	104
119	590	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 782 TR	104
120	591	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 785 TR	104
121	592	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 784 TR	104
122	593	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 793 TR	104
123	594	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 791 TR	104
124	595	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 790 TR	104
125	596	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	DW 792 TR	104
126	597	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BD 706 KV	104
127	598	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BD 524 KV	104
128	599	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BB 591 DT	104
129	600	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BB 674 DT	104
130	601	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BB 592 DT	104
131	602	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BA 070 YD	104
132	603	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BB 593 DT	104
133	604	15	1998	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BA 475 YD	104
134	605	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BD 522 KV	104
135	606	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BD 523 KV	104

136	607	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BD 803 KV	104
137	608	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BD 707 KV	104
138	609	14	1999	Bredamenarini M 240LU/4P/26	BD 804 KV	104
139	610	12	2001	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EH 128 FT	104
140	611	12	2001	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EH 141 FT	104
141	612	12	2001	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EM 147 PE	104
142	613	12	2001	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EH 142 FT	104
143	614	12	2001	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EH 138 FT	104
144	615	12	2001	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EH 147 FT	104
145	616	13	2000	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EH 155 FT	104
146	617	13	2000	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EH 148 FT	104
147	618	12	2001	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EM 001 PE	104
148	619	12	2001	Bredamenarini M 240LU/3P/22	EH 144 FT	104
149	620	13	2000	Bredamenarini M 240LU/4P/26		104
150	621	13	2000	Bredamenarini M 240LU/4P/26		104
151	622	13	2000	Bredamenarini M 240LU/4P/26		104
		10,245				

prot.12087/UT

Taranto, lì 25.06.2010

ALL. 4

Spett.le
Bredamenarinibus - BOLOGNA
Fax: 051 510353

OMA Service S.r.l.
Fax. 080 5327750

Officine Jolly
Statte
Fax: 099.4744888

OGGETTO: sollecito interventi in garanzia sui bus az. 568 e 569, forniti nel 2009.

Si comunica che i bus n. 568 e 569, mod. Avancity, entrambi di recente fornitura, nonostante l'intervento eseguito in data 24.06.2010 dalla ditta Longo di Bari, vs convenzionata, **a meno di 24 ore di distanza** hanno ripresentato la medesima anomalia e, quindi, permangono nella posizione di "fermo".

L'episodio costituisce l'ennesima conferma dell'estrema necessità che Bredamenarinibus affronti e risolva in via definitiva questa ricorrente criticità, che si trascina fin dall'inizio della fornitura, che provoca, peraltro, non pochi problemi alla ditta da voi incaricata per il ripristino del sistema.

Si ribadisce che questa situazione concorre a determinare una condizione di estrema gravità per l'azienda, considerato che tra ricorrenti **anomalie al sistema porte** ed **al software di gestione del motore**, le **rottture degli ammortizzatori anteriori** e quelle **dei tendicinghie del motore**, anch'esse caratterizzate da evidente ripetitività, mediamente **un terzo (!!!)** dei 12 veicoli è in posizione di avaria.

IL DIRETTORE GENERALE
Ing. Giovanni Natichecchia

ALL. 8

Ordine di servizio n. 33 del 03/04/2013

Si comunica a tutto il personale che, in esito ai risultati dell'incontro tenuto tra l'Azienda e le Organizzazioni sindacali nella serata di ieri al cospetto del Sindaco e di alcuni Assessori ed al termine di una riunione proseguita in Azienda con le medesime OO.SS. si dispone quanto segue:

1. L'Ordine di servizio n. 26/2013 è sospeso sino alla conclusione della procedura di conciliazione prevista dalla regolamentazione provvisoria emanata in applicazione delle leggi nn. 146/90 e 83/2000. Nel corso del prosieguo della trattativa sul Piano di rilancio aziendale l'Azienda si dichiara disponibile ad approfondire ulteriormente gli aspetti applicativi dello stesso;
2. A partire dalle prossime ore l'Azienda provvederà al ripristino delle dotazioni di sicurezza dei veicoli che si concluderanno entro due o tre giorni;
3. Con la consegna degli autobus all'inizio turno della giornata odierna e per i successivi dieci giorni, l'Azienda attesta l'assenza di avarie rilevanti sulla sicurezza e tiene indenne il conducente da responsabilità per eventuali danni a persone o cose causati da malfunzionamenti.

Il Direttore Generale
(Ing. Giovanni Matichecchia)

ALL. 9

Ordine di servizio n. 35 del 05/04/2013

A tutto il personale di guida e del settore manutentivo

Ai Superiori di esercizio e del settore manutentivo

Si rende noto che, com'è noto, tutti gli autobus sono sottoposti annualmente alle operazioni di revisione da parte della Direzione del Dipartimento dei trasporti terrestri (ex MCTC) di Taranto, e posti in esercizio solo all'esito positivo delle stesse.

Ciò premesso, già in passato si è avuto modo di rendere noto che, in non rari casi, la presenza di spie accese del quadro comandi è connessa non a difetti effettivi dei dispositivi relativi ma, per stessa ammissione delle case produttrici, a software particolarmente sensibili.

Per effetto di ciò si rende noto che, una volta effettuati gli interventi di riparazione da parte del personale del settore manutentivo sulla base delle segnalazioni prodotte dai conducenti sulla "*Bolla di segnalazione avaria*" prevista dalla procedura informatica utilizzata, la riammissione del bus in servizio attesta la sua idoneità all'uso, in relazione ai requisiti richiesti dalla sua omologazione.

Con la consegna degli autobus all'inizio del turno l'Azienda attesta l'assenza di avarie rilevanti sull'idoneità all'utilizzo del mezzo e tiene indenne il conducente da responsabilità per eventuali danni a persone o cose causati da malfunzionamenti. Conseguenza che eventuali spie ancora attive denotano non un cattivo funzionamento del dispositivo ma quello delle spie medesime.

Il Direttore Generale
(Ing. Giovanni Matichecchia)

