



A. M. A. T.

Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

OGGETTO

Bilancio Consuntivo 1995.

L'anno millenovecentonovantasei, il giorno 04 (quattro) 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. Pasquale BARNABÀ

4. Angelo DI CORRADO

5. Francesco MATARRESE

6. =====

7. =====

MEMBRI SUPPLENTI

8. Maria T. CONTE (con diritto a voto)

9. Giuseppina MASSARI (con diritto a voto)

Assiste il Direttore 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 DI AMMINISTRAZIONE

- Vista la relazione sui risultati economici allegata al Conto Consuntivo dell'esercizio 1995;
- preso atto che il Conto Consuntivo, i suoi allegati e la relazione accompagnatoria rispondono alle previsioni degli artt. 42-51 del D.P.R. n° 902/1986;
- visto l'art. 16 del T.U. approvato con R.D. 15/10/1925, n° 2578;
- visti gli artt. 42 e 72 del D.P.R. n° 902/1986;
- a voti unanimi e con il voto consultivo favorevole del Direttore di Esercizio

DELIBERA

- di prendere atto del Conto Consuntivo dell'esercizio 1995, che presenta le seguenti risultanze:

C O S T I D E S C R I Z I O N E	CONSUNTIVO 1995
ESISTENZE INIZIALI	1.304.960.369
SPESE PER ACQUISTI DI ESERCIZIO	6.498.245.834
SPESE PER ACQUISTI DI IMPIANTI	12.602.339.401
SPESE PER LAVORI, MANUTENZIONI E RIPARAZIONI A TERZI	384.008.023
SPESE PER PRESTAZIONI DI SERVIZI	4.389.406.768
SPESE DI PERSONALE	40.399.269.863
STORNI DI ATTIVITÀ AMMORTIZZABILI	661.675.176
IMPOSTE E TASSE	4.110.356.896
INTERESSI SU DEBITI VERSO SOCIETÀ CONTROLLATE	0
INTERESSI SU MUTUI	0
INTERESSI SU FINANZIAMENTI A BREVE	0
INTERESSI SU ALTRI DEBITI	1.059.890.944
PERDITE SU CREDITI, SU TITOLI E VARIE	0
SPESE GENERALI	583.093.174
AMMORTAMENTI	4.354.273.935
ACCANTONAMENTI	9.515.704.894
SOPRA VVENIENZE PASSIVE ED INSUSSISTENZE ATTIVE	495.155.551
QUOTE DI SPESE E PERDITE DA AMMORTIZZARE	26.858.538
TOTALE COSTI	86.385.239.366
UTILE DI ESERCIZIO	0
TOTALE A PAREGGIO	86.385.239.366

R I C A V I DESCRIZIONE	CONSUNTIVO 1995
RICAVI DA VENDITE E PRESTAZIONI	12.364.447.100
CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO	37.017.425.825
CORRISPETTIVO PER MAGGIORI COSTI	1.449.360.078
DIVIDENDI DA PARTECIPAZIONI	0
PROVENTI DA INVESTIMENTI IMMOBILIARI	0
PROVENTI E RICAVI DIVERSI	1.453.273.753
RIMBORSI DIVERSI	3.215.445.831
RICAVI DI ATTIVITÀ SMOBILIZZATE	600.000
STORNI DI AMMORTAMENTI	661.675.176
SOPRAVVVENIENZE ATTIVE ED INSUSSISTENZE PASSIVE	288.098.233
INTERESSI SU TITOLI A REDDITO FISSO	0
INTERESSI SU DEPOSITI BANCARI E TESORERIA	5.369.803
INTERESSI SU CREDITI VERSO SOCIETÀ CONTROLLATE	0
INTERESSI SU ALTRI CREDITI	1.334.407
ACCANTONAMENTI UTILIZZATI NELL'ESERCIZIO	4.483.806.020
COSTI CAPITALIZZATI	15.383.582.019
RIMANENZE FINALI	1.127.448.121
CONTRIBUTI REGIONE IN CONTO IMMOBILIZZAZIONI	6.423.322.000
RATE DECENNALI SGRAVIO ONERI CONTRIBUTIVI	2.510.051.000
TOTALE RICAVI	86.385.239.366
PERDITA DI ESERCIZIO	0
TOTALE A PAREGGIO	86.385.239.366

- di trasmettere al Collegio dei Revisori dei Conti ed all'Amministrazione Comunale, per gli adempimenti di propria competenza, il Conto Consuntivo dell'esercizio 1995, composto dallo Stato Patrimoniale e dal Conto Economico, e comprendente, tra gli allegati, anche il Conto Esercizio ed il Rendiconto della Gestione di Cassa, oltre all'analisi della situazione economico-patrimoniale, ai prospetti di analisi delle singole voci del bilancio, ai grafici e agli indici aziendali, costituenti tutti, parte sostanziale ed integrante del Conto Consuntivo stesso.

IL PRESIDENTE



IL SEGRETARIO



IL SEGRETARIO

DE GRADIS 2000/0000

Comunicata all'Amministrazione Comunale il 9/luglio/1996

Approvata dal Consiglio Comunale
Ratificata dalla Giunta Municipale nella seduta del 5/marzo/1997 con atto n° 50

Resa esecutiva il 13/marzo/1997

IL SEGRETARIO
Del Consiglio di Amministrazione
A. M. L.
IL DIRETTORE
(Semerari Raffaele)



Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

Codice Fiscale 00146330733

COLLEGIO REVISORI DEI CONTI
ESERCIZIO 1996 - 1997 - 1998 19 LUG. 1996

Taranto 18.7.96

N. di protocollo 8027 di Prot.

Allegati N.

OGGETTO:

Invio copia verbale
di riunione n. 7

AL SIGNOR
SINDACO DEL COMUNE
DI TARANTO

AL SIGNOR
PRESIDENTE A.M.A.T.
TARANTO

AL SIGNOR
DIRETTORE DI ESERCIZIO
" A.M.A.T. " TARANTO

A norma del 4° comma dell'art. del D.P.R. 902/86 si invia
copia del processo verbale del 18.7.96 della riunione del colle-
gio Revisori dei conti.

Il Presidente del Collegio

VERBALE N. 7/96

L'anno milleottocentonovantasei, addì 18 del mese di luglio
alle ore 19,10, presso la sede AMAT di Taranto, alla via
C. Battisti 654, si sono riuniti i membri del comitato dell'Assemblea
Dott. Paolo RIVA, Dott. CARLO APRILE e RAG. LORENZO ROSA.

- Il collegio procede alla verifica del Bilancio consuntivo
relativo all'anno 1995 e al termine della quale redige
la seguente relazione:



RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI (ART. 53 DEL D.P.R. n° 902/86) SUL
BILANCIO CONSUNTIVO 1995

Il bilancio consuntivo relativo all'anno 1995 redatto dal Direttore Generale e da questi regolarmente comunicato al Collegio dei Revisori evidenzia una perdita di esercizio, da ripianare con contributo a carico del Comune di Taranto ex L. 403/90, di £ 728.847.431 e si riassume nei seguenti dati:

Situazione patrimoniale

Totale attività	£ 128.974.178.845
Totale passività	<u>£ 129.703.026.276</u>
Perdita esercizio	£ - 728.847.431

Conto economico

Totale costi	£ 86.385.239.366
Totale ricavi	<u>£ 85.656.391.935</u>
Perdita esercizio	£ - 728.847.431

Sulla base dei controlli espletati e degli accertamenti eseguiti si rileva, in via preliminare, che detto Bilancio corrisponde alle risultanze della contabilità aziendale, e che, per quanto riguarda la forma e il contenuto, esso è stato redatto in conformità al D.M. 04/02/1980 e con l'applicazione dei criteri esposti nella relazione del Direttore.

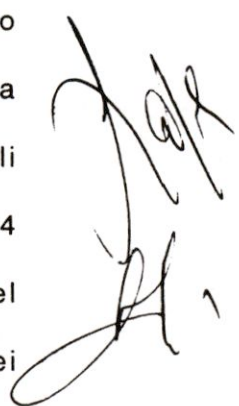
In merito ai criteri di valutazione delle voci che compongono la situazione patrimoniale si osserva quanto segue:

- a) le immobilizzazioni tecniche sono state iscritte al costo storico IVA compresa;
- b) le rimanenze di magazzino sono state valutate al costo medio ponderato;
- c) i crediti sono stati riportati a valore di libro. L'accantonamento al fondo svalutazione crediti è stato calcolato ai sensi dell'art. 71 del DPR n° 917/86. Per l'anno 1995, l'ammontare di questo fondo non ha subito variazioni rispetto all'anno precedente perchè non sono state registrate perdite su crediti. Lo stesso fondo è contenuto nei limiti previsti dal predetto art. 71 D.P.R. 917/86;
- d) gli ammortamenti sono stati calcolati applicando i coefficienti e le norme fiscali vigenti tenuto conto della durata economico-tecnica dei beni;

- 79
- 
- e) il fondo Trattamento Fine Rapporto è stato determinato in misura corrispondente a quella prevista dalle disposizioni legislative e contrattuali che regolano il rapporto di lavoro dei dipendenti;
- f) i ratei sono stati iscritti in bilancio in base al principio della competenza temporale.

I criteri di valutazione sopra evidenziati, a parere di questo Collegio, appaiono tecnicamente corretti e conformi alla legge.

Si precisa che questo Collegio è in carica dal 07.02.1996 e, pertanto, non ha potuto effettuare le verifiche periodiche durante l'anno 1995. Il controllo, quindi, è stato limitato alla verifica della corrispondenza delle risultanze di bilancio con le schede contabili nonché della conformità delle valutazioni ai criteri di cui agli artt. 2424 e seguenti del c.c. in quanto applicabili come previsti dall'art. 53 del DPR 04/10/1986, n° 902. Si dà atto comunque che dalla lettura dei verbali precedenti non si sono verificate divergenze contabili da rilevare.



La relazione del Direttore è abbastanza analitica e chiara ed evidenzia in modo preciso l'andamento della gestione aziendale e fornisce una serie di utili suggerimenti per raggiungere l'ottimizzazione dei servizi cui l'Azienda è preposta.



Il Collegio ha potuto tra l'altro constatare l'esistenza di una buona organizzazione contabile, l'osservazione dello Statuto e della legge ed una regolare tenuta della contabilità.

Inoltre, si dà atto della disponibilità ed efficienza dell'Ufficio di Ragioneria che ha consentito ai Revisori di espletare le proprie funzioni nel miglio modo possibile.

In considerazione di tutto quanto sopra, il Collegio esprime parere favorevole all'approvazione del Bilancio Consuntivo 1995 così come predisposto dal Direttore Generale.





Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

Codice Fiscale 00146330733

Taranto, li 25/luglio/1996

Prot. n° : Dir/1514/96

Raccomandata a mano

Spett/le
Segreteria 4° Settore
Affari Generali
del Comune di Taranto
Municipalizzate
Via Giovinazzi, 3

TARANTO

Facciamo seguito al Vs. fonogramma n° 125 del 24 u.s. per trasmetterVi, allegata alla presente, la relazione del Collegio dei Revisori Conti sul bilancio consuntivo 1995, di cui alla deliberazione A.M.A.T. n° 143 del 4/luglio/1996.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE

(Ing. Francesco Lucibello)





Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto

Codice Fiscale 00146330733

Taranto, li 08/luglio/1996

Prot. n° : Dir/1376/96

Raccomandata a mano

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

Il 1° versale

TARANTO 9.7.96

OGGETTO : Trasmissione deliberazione n° 143 del 04/07/1996.

Ai sensi dell'art. 72 del D.P.R. n° 902/1986 e dell'art. 14 dello Statuto Aziendale, compiegata alla presente trasmettiamo, in triplice copia, la deliberazione n° 143 adottata dal Consiglio di Amministrazione di questa Azienda nella seduta del 04/luglio/1996, con all'oggetto "Bilancio Consuntivo 1995".

IL DIRETTORE GENERALE

(ing. Francesco Lucibello)

Lucibello



A.M.A.T.

CITTÀ DI TARANTO

COPIA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE
OGGETTO**A.M.A.T. - Conto Consuntivo 1995 - Approvazione - Provvedimenti conseguenziali.**

L'anno millenovecentonovanta **sette** il giorno **cinque** del mese di **Marzo**
 alle ore **10,35**, in Taranto e **presso la Sala delle Aduanze del Consiglio Provinciale**

Il Consiglio Comunale, legalmente convocato a domicilio, in sessione **ordinaria**
 ed in seduta **pubblica - in aggiornamento -**, si è riunito sotto la Presidenza del

Sig. **Egidio Briganti** con l'assistenza del Segretario Generale.

Sig. **Dr. Giuseppe Luigi Spada**

Eseguendo l'appello nominale, sono risultati presenti:

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

in totale N. **34** presenti su n. 40 Consiglieri assegnati al Comune, oltre il Sindaco.

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

IL CONSIGLIO COMUNALE

Dato atto che sull'argomento si svolge dibattito così come riportato nell'allegato A);

Dato atto che entrano in aula i Consiglieri: Montalto, Palma, Vitanza, Golino, Cassetta, per cui i presenti passano a 39;

Premesso che il Consiglio di Amministrazione dell'A.M.A.T. con deliberazione n.143 del 4.7.1996 ha approvato il Conto Consuntivo relativo all'esercizio 1995;

Che il predetto conto chiude con una perdita di esercizio pari a £.728.847.431=;

Che dal Conto Consuntivo presentato si rileva che l'Azienda ha considerato a carico del Comune l'importo di £.4.610.129.000= riveniente dall'applicazione di tariffe agevolate per la politica tariffaria in atto;

Che occorre provvedere tanto al ripiano delle perdite di esercizio di £.728.847.431=, che al riconoscimento dei corrispettivi per minori ricavi di cui è detto sopra;

Vista la legge n.142/90;

Visto il parere favorevole espresso ai sensi dell'art.53 della legge n.142/90, in data 20.2.1997 dal Responsabile del Servizio Finanziario Dr. Luigi LUBELLI, sulla regolarità tecnica e contabile;

Visto il parere favorevole espresso ai sensi dell'art.53 della legge n.142/90, in data 24.2.1997 dal Segretario Generale Dr. Giuseppe Luigi SPADA, sotto il profilo della legittimità;

Con 25 voti favorevoli, 13 contrari: (Cassetta, De Salve, Cervellera, Palma, Scarcia, Laruccia, Rusciano, Lemma, Ciocia, Brunetti, Contino, Liviano D. e Moro) e 1 astenuto (Naccari) resi per alzata di mano dai 39 Consiglieri presenti e votanti;

DELIBERA

1) di approvare il Conto Consuntivo dell'A.M.A.T. riferito all'esercizio 1995 e di cui alla deliberazione Aziendale n.125 del 1996 che chiude con una perdita di esercizio di £.728.847.431=;



2) di ripianare la predetta perdita di £.728.847.431= mediante accensione di apposito mutuo da contratte ai sensi della legge n.403/90 e successive modificazioni ed integrazioni;

3) di riconoscere il debito di £.4.610.129.000= riferito sempre all'esercizio 1995 derivante dall'applicazione delle agevolazioni tariffarie, dopo che l'Azienda avrà presentato apposito conto da dove si rileva la quantità delle stesse agevolazioni concesse nel 1995 con i corrispondenti minori ricavi;

4) di finanziare l'importo di £.4.610.129.000= mediante contrazione di apposito mutuo con la Cassa DD.PP. ai sensi dell'art.37 del D.L.gs. n.77/95;

5) di dare atto che sono stati espressi i pareri previsti ai sensi dell'art.53 della legge n.142/90, così come evidenziati in premessa.

Inoltre, stante l'urgenza di provvedere in merito;

Con 25 voti favorevoli, 13 contrari (Cassetta, De Salve, Cervellera, Palma, Scarcia, Laruccia, Rusciano, Lemma, Ciocia, Brunetti, Contino, Liviano D. e Moro) e 1 astenuto (Naccari) resi per alzata di mano dai 39 Consiglieri presenti e votanti;

DELIBERA

di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.47 - 3° Comma della legge n.142/90.

IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE
(Art. 47 comma 3 della legge n. 142/90)

CAPO SERVIZIO
UFFICIO TECNICO

Del che è verbale.

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

Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata ^{In corso di pubblicazione} all'Albo Pretorio del Comune
dal 7 MAR. 1997 al 22 MAR. 1997

Taranto, 7 MAR. 1997

Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL SEGRETARIO GENERALE

REGIONE DELLA PUGLIA

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

N.

LA COMMISSIONE PROV. DI CONTROLLO NELLA SEDUTA DEL

Taranto, li

p.c.c. IL SEGRETARIO

IL PRESIDENTE

IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE
(art. 47 comma 3° - legge 8-6-1990 n. 142)

Taranto, li

Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo.

IL SEGRETARIO GENERALE

Taranto, li 7 MAR. 1997

CAPO SERVIZIO F.F.
(Luigi BUCCARELLA)

Il



COMUNE DI TARANTO
4° SETTORE AFFARI GENERALI
SEZIONE MUNICIPALIZZATE

Taranto, lì **1 2 MAR. 1997**

Prot.n° *116*

ALL/MS.

Alla Azienda Speciale AMAT
TARANTO

OGGETTO: Deliberazione C.C. n°50: "AMAT. - Conto Consuntivo
1995 - Approvazione - Provvedimenti conseguenza
li". -

Si trasmette, doverosamente in allegato, copia conforme della deliberazione oggettivata, adottata dal Consiglio Comunale con l'immediata eseguibilità nella seduta del 5.3.1997.

A.M.A.T. - TARANTO
IL CAPO UFFICIO AMMINISTRATIVO
Prot. Arrivo n° *3115*
del *13.3.97*
Francesco BASILE
Dirigente Amministrativo F.F. ☒
Area Informatica ☐
Area Legale ☐
Area Personale ☐
Area Movimento ☐
Area Tecnica ☐
Ufficio Ragioneria ☐
Ufficio Prod. del Traffico ☐
Ufficio Segreteria ☐
Ufficio Contratti ☐
fh



IL DIRIGENTE
(Dott. Giorgio VITALE)
bee

2117

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

34 presenti. Seduta valida.

Nomino scrutatori i Consiglieri Renna, Micoli e Naccari.

Siamo in seduta di aggiornamento. Come primo punto abbiamo il punto n.4: «AMAT - Bilancio consuntivo 1995. Approvazione e sistemazione rapporti finanziari».

Ci sono interventi? Il Consigliere Cervellera ne ha facoltà.

Consigliere CERVELLERA

Signor Presidente, signori Consiglieri...

Il Consigliere Monfredi interviene fuori microfono.

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

Il Consigliere Monfredi vuole fare prima una proposta. Prima dell'intervento. E' una proposta...

Consigliere MONFREDI

Presidente, chiedo scusa. E' una proposta giusto per razionalizzare i lavori. Non è la prima volta che lo facciamo. Stiamo per discutere il consuntivo del '95 delle aziende municipalizzate, poi il bilancio preventivo del Comune e poi il bilancio provvisorio del Comune. Ora chiedo: è possibile, nella razionalizzazione del tempo a disposizione, fare un'unica discussione sulle questioni che interessano il bilancio sia delle municipalizzate che del Comune? E' per un fatto di razionalizzazione. Se è possibile, altrimenti dobbiamo ripeterci più volte sugli stessi argomenti.

Voci in aula

Consigliere MONFREDI

Io ho fatto una proposta. Non ho problemi...

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

Unifichiamo quanto meno le municipalizzate?

Consigliere CERVELLERA

Di solito abbiamo fatto, se ricordo bene, il bilancio in un'unica discussione. Per quanto riguarda le Aziende, è un discorso un po' separato, perché effettivamente sulle Aziende dobbiamo entrare nel dettaglio di alcune questioni.

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

Va bene. Allora procediamo con...

Consigliere CERVELLERA

Se vogliamo poi fare... Tanto sono due secondi.

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

Procediamo con l'intervento allora.

Consigliere CERVELLERA

I dati del bilancio consuntivo 1995 dell'AMAT sono inequivocabili. L'Azienda registra, allo stato, rispetto ai parametri finali della legge 204/95 di risanamento del trasporto locale, un deficit strutturale annuo di 20 miliardi con proventi per 7,7 miliardi da ricavi dovuti al traffico e 4,6 miliardi dal Comune come corrispettivo per minori entrate dovute alle politiche tariffarie.

Su questo dobbiamo, credo, fare un poco di riflessione. Perché all'AMAT noi abbiamo affidato il compito, così come per le altre Aziende (poi entreremo nel dettaglio delle altre Aziende), di diventare un'azienda speciale, ed essendo azienda speciale anche questi corrispettivi del Comune per minori entrate non devono essere messi nei ricavi - lo dico al dottor Lubelli - ma possono andare a far parte di perdita di esercizio, perché devono prima di tutto essere deliberati dal Comune e anche perché ci troviamo

adesso di fronte ad una azienda speciale a partire dal primo gennaio '96 (non è il caso di questo conto consuntivo).

Qualche cosa va detta sull'azienda speciale (lo dirò alla fine), soprattutto dell'AMAT.

I costi per l'Azienda sono elevati a 55 miliardi, e abbiamo uno sbilancio tra costi e ricavi in percentuale del 23%, mentre deve pervenire secondo la legge 204 ad un rapporto del 35%. Quindi, dal 1996 in poi l'Azienda speciale AMAT deve recuperare una crescita almeno del 2% annuo ed ottenere in circa sei anni il risanamento dei conti economici.

Perché dico questo? Perché questo parametro del 35% tra costi e ricavi è un parametro fissato da questa legge, dalla 204, e non si può assolutamente ovviare ad esso. Pertanto, un consiglio di amministrazione come si deve o aumenta i ricavi portandoli da 12 a 19 miliardi oppure deve diminuire i costi dell'azienda. Non si esce fuori da questa logica. Questa è la logica che è alla base della legge 204. Altrimenti succede, come sta succedendo al Comune di Taranto, che qualcuno, come nel caso del Comune, si deve accollare le perdite di esercizio di questa azienda con l'aumento, ovviamente, dell'ICI e delle tasse per i cittadini. La logica della legge nel momento in cui il Consiglio Comunale deliberò di costituire un'azienda speciale era che questa azienda camminasse con le gambe proprie e non fosse una palla al piede, così com'è oggi una palla al piede, per il Comune di Taranto.

Allora, due sono i fatti: o abbiamo amministratori incapaci, e allora cacciamoli... Cacciamoli! O abbiamo amministratori incapaci, come io credo che abbiamo amministratori incapaci in quella azienda, oppure modifichiamo anche alcune nostre decisioni negative - di questa Giunta - che contrastano con lo statuto dell'Azienda speciale.

E quali sono queste decisioni negative? Non si può affidare ad un privato il trasporto pubblico degli alunni per sei miliardi e non si può affidare ad un privato il trasporto per i disabili per due miliardi, quando questa azienda poco prima ha comprato per un

miliardo quattro minibus speciali (dal costo di un miliardo!). E ce li ha lì ad arrugginirsi, in fabbrica. Quattro minibus speciali, e la Giunta Municipale affida, come? Punto interrogativo, perché lo affida a trattativa diretta, vietata dalla legge. Vietata dalla legge!

Io non ho niente contro l'Azienda. Però, se nello statuto era scritto che tutto il trasporto e tutta la mobilità sono affidati all'AMAT, allora mettiamo l'AMAT in condizioni di funzionare, rendiamola efficiente. Si costituisca, se è necessario, un'azienda mista pubblico-privata. Si dica a quella ditta, di cui non faccio il nome per non fare propaganda: "Bene, hai la possibilità? Mettiti insieme, con le tue risorse finanziarie, con l'AMAT e si costituisca un'azienda speciale".

E questo è uno. E io dico che quegli amministratori sono incapaci in base ai dati statistici che io ho. L'azienda di Bari ha già superato il 35% fra costi e ricavi. In Puglia l'Azienda AMAT di Taranto è una delle più basse in senso di produttività, anche per quello che hanno fatto: acquisti sbagliati. Hanno acquistato pullman che subito dopo, nuovi, hanno dovuto mettere fuori uso perché non avevano i pezzi di ricambio. Hanno acquistato pullman con l'aria condizionata che poi non hanno potuto utilizzare perché al guidatore arrivavano gocce di acqua sulla testa. Hanno acquistato pullman da varie aziende, che non hanno potuto in qualche modo uniformare con pezzi di ricambio in magazzino che potevano dare risparmi alla stessa azienda. In questa maniera, da scialacquoni, si amministra questa azienda e poi, chiaramente, tutti i risultati sono ovviamente contro la stessa produttività dell'azienda.

E, ultima questione che riguarda il Comune di Taranto, dico che il Comune di Taranto non mette in condizioni questa azienda di diventare la vera azienda speciale per mobilità urbana. Non la mette in condizioni, perché il Comune di Taranto deve fare anch'esso delle scelte a priori. So che è stato affidato l'incarico per quanto riguarda il famoso piano urbano del

traffico, di cui stiamo parlando da anni ed anni. So che è stato affidato l'incarico e quindi dobbiamo aspettare di avere una vera e propria rivoluzione, credo, nella circolazione stradale, però già oggi non è possibile che i pullman dell'AMAT non possano circolare su corsie preferenziali, non è possibile non dare un giusto rilievo alla mobilità del mezzo AMAT, non è possibile non incentivare l'utilizzo di quel mezzo e lasciare semplicemente ai mezzi privati la circolazione stradale.

Quindi, riteniamo che, sia per scelte proprie del consiglio di amministrazione AMAT che non sono assolutamente difendibili (gli acquisti che ha fatto e via di seguito, cose che sono state fatte), sia per una politica sbagliata dell'Amministrazione Comunale che non ha messo in condizioni l'AMAT di poter agire davvero come azienda speciale favorendo in qualche modo nello stesso settore attività delle industrie private, riteniamo che questo bilancio non può essere accolto. Anche perché almeno un minimo da parte del Direttore generale dell'AMAT - non dico del consiglio di amministrazione - visto che è un direttore generale che viene da Cosenza e che aveva una certa sua capacità ci voleva. Un minimo di proposta ci vuole. E quale proposta può essere fatta oggi? Verificare la possibilità di creare un'unica officina di manutenzione tra l'AMAT, l'AMIU e il CTP (il Consorzio Trasporti Pubblici): in questa maniera si ridurrebbero i costi di manutenzione degli stessi mezzi. Ed era una proposta. Seconda proposta che noi facciamo: si costituisca un'azienda mista a cui si affidi il trasporto pubblico degli alunni che viene a pesare per sei miliardi al Comune di Taranto, e si affidi il trasporto dei disabili. In questa maniera la stessa Azienda AMAT potrebbe recuperare quello sbilancio di cui ho parlato in precedenza, del 23%, fra costi e ricavi, e potrebbe essere produttiva. Perché poi l'alternativa, l'alternativa secca, è quella della chiusura dell'AMAT. La legge parla chiaro: dopo sei anni in cui non c'è stata la possibilità di riequilibrio in base alla legge 204 fra costi e ricavi, l'azienda va chiusa, perché

non può pesare sulle spalle dei cittadini di Taranto. Questa azienda va chiusa in qualche modo.

Allora, siccome noi vogliamo prevenire questa drammatica eventualità, chiediamo che il consiglio di amministrazione dell'AMAT sia in qualche modo rimosso per questi risultati negativi e si diano delle direttive molto più serie rispetto al passato.

Grazie.

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

Il Consigliere Brunetti.

Consigliere BRUNETTI

Signor Sindaco, signor Presidente, colleghi Consiglieri, in relazione all'AMAT io ho cercato di fare una analisi riferendomi al consuntivo 1995, cercando anche di vedere quali possono essere gli stimoli all'interno di questa azienda non solo per cercare di dare un maggiore servizio al cittadino ma per vedere anche poi, come fatto consequenziale a questo, di intervenire in modo positivo sui bilanci che oggi sono fortemente in negativo.

Io partirei subito da una analisi di questo tipo. Oggi l'AMAT ha un parco macchine di circa 173 mezzi. La Regione Puglia riconosce che questa possa espletare un servizio per 126 mezzi. Considerando che per ogni autobus riconosce 73.000 chilometri circa, quindi all'AMAT possono essere riconosciuti dalla Regione Puglia circa 9 milioni e 300 chilometri di percorso. Per cui il cittadino si aspetta di avere un servizio che venga effettuato da 126 mezzi. Il problema è però che giornalmente i mezzi che vengono fuori per la città sono una media tra i 90 e i 92 autobus, contro un programma di servizio fatto dall'AMAT che prevede invece un utilizzo di 83 mezzi. Quindi, se consideriamo i 126 mezzi a programma contro gli 83 che dovrebbero svolgere il servizio, noi dovremmo avere circa 43 mezzi disponibili per fare le corse "bis". Ma in pratica non è così, perché avendo 92 mezzi,

noi per le corse "bis" possiamo usufruire solo e unicamente di 9 mezzi. Nella scelta poi di priorità, all'interno della programmazione giornaliera, non c'è un ragionamento logico di necessità, per cui poi si va ad incidere su quelle che sono le corse normali, e il riflesso è che abbiamo lunghe attese dei cittadini che aspettano il pullman che non arriva e proprio corse che saltano letteralmente.

Andando poi a fare una analisi delle manutenzioni che vengono effettuate sui mezzi, qui è previsto che ad ogni mezzo venga fatta una manutenzione ordinaria ogni 5.000 chilometri, quindi mediamente un autobus ogni venti giorni di servizio pieno deve entrare a fare manutenzione. E' previsto che giornalmente 4 macchine vengano fermate. Sapendo che per la programmazione della manutenzione bisogna cominciare il giorno prima con il lavaggio della sottocassa, ciò significa che noi dovremmo avere 8 macchine ferme giornalmente. Questo però, per una sensibilità, diciamo così, di chi gestisce questo servizio non accade, perché, se così fosse, da quelle che sono già solo 92 macchine andremmo a togliere altre 8 macchine.

Allora, come ci si regola? Ci si regola così. Alle quattro di mattina tutte le macchine disponibili vanno fuori, comprese anche queste 8 macchine; alle nove queste macchine programmate per la manutenzione vengono però fermate. Quindi il problema è che abbiamo un'ulteriore diminuzione di macchine disponibili per la cittadinanza (abbiamo 92 macchine meno 8).

Cosa succede però durante la giornata, vista questa forte carenza di mezzi non disponibili? Da una statistica, fatta anche da responsabili dell'AMAT, è emerso che giornalmente si fermano 38 macchine per avarie-varie. Quindi possiamo dire che sul territorio ci sono solo 55 macchine che svolgono il servizio programmato, su 83 macchine previste dall'Azienda e contro addirittura le 126 riconosciute dalla Regione. Che incidenza ha questo sul flusso passeggeri? Andando ad analizzare il numero degli utenti nel 1994, che sono stati circa 19 milioni di

passaggeri, nel 1985 abbiamo avuto un flusso di 18 milioni circa di passeggeri: la morale è che nel 1996 abbiamo avuto 1.047.055 passeggeri in meno. E credo che questo non è un dato confortante per una città che mira a scongiurare l'utilizzo del mezzo privato e a valorizzare e rendere più conveniente l'utilizzo del mezzo pubblico. Ed anche per questo c'è quindi poi una ricaduta sui chilometri effettuati, o meglio non effettuati. Nel 1994 sono stati effettuati circa 8.500.000 chilometri contro gli 8.600.000 del '95. Quindi abbiamo avuto un calo di 97.000 chilometri circa. Ciò significa che non avendo effettuato questi chilometri che avrebbe potuto, sapendo che la Regione riconosce per ogni chilometro circa 4.277 lire, l'AMAT non ha incassato 416 milioni che avrebbe potuto benissimo incassare svolgendo la sua attività normalmente.

Quanto costa al Comune questo servizio dell'AMAT? Dai dati che ho potuto riscontrare abbiamo che nel 1995 si accusa un disavanzo di circa 729 milioni. Poi, per minori ricavi - vi invito poi ad andare a vedere gli allegati del consuntivo '95... Se si va a verificare l'allegato 12, per minori ricavi abbiamo una perdita di 4 miliardi e 610 milioni, per maggiori costi sociali abbiamo un deficit di un miliardo e 449 milioni. Morale: la mia analisi conduce al fatto che il Comune, almeno per questo ragionamento che ho fatto io, deve dare all'AMAT 6 miliardi e 800 milioni circa.

Ma le mie considerazioni non sono per fare solo analisi senza porre poi una serie di attenzioni affinché il servizio possa migliorare.

Intanto va detto che l'AMAT ha il parco macchine più giovane d'Italia. Tant'è che la Federtrasporti mi risulta abbia addirittura premiato un noto esponente dell'Amministrazione con una targa proprio perché l'AMAT ha un parco macchine così giovane. Nonostante questo, su 173 macchine però abbiamo solo 92 mezzi che possono essere utilizzati.

Sono stati poi acquistati nel corso del 1995 41 autobus, di cui

dagli ultimi dati a cui risale questa mia indagine solo il 50% sono funzionanti. Le cause di questo sono riconducibili a macchine nuove che sono ferme perché in garanzia e su cui quindi non si può intervenire perché mancano i pezzi di ricambio, perché alla fine si scopre che queste macchine, anche se nuove, sono comunque superate.

E' noto, ed è stato anche qui detto prima, che sono stati acquistati autobus per disabili e di questi solo uno è funzionante.

Non risulta poi all'interno dell'AMAT una programmazione di manutenzione programmata, e quindi si vive un po' alla giornata. Non andare a fare una manutenzione programmata sui mezzi significa tenere alto quello che può essere il dato statistico delle 38 macchine che giornalmente si fermano. E a questo proposito non ho bisogno di porre l'attenzione su niente. Basta camminare un po' per la città, vedere molte volte macchine ferme o trainate da altri autobus.

Mancano i ricambi a scorta, anche i più elementari, all'interno dell'AMAT. Mancano, dai dati che mi sono stati dati, addirittura le cinghie di trasmissione, che sono ricambi di normale utilizzo, di normale messa a scorta in un'azienda.

Mi risulta anche che si spendono annualmente circa due miliardi in ricambi, mentre invece la ditta che ha vinto la gara per la fornitura di questi ricambi avrebbe dovuto, dovrebbe a contratto, dare i ricambi in un tempo molto ristretto, ferme restando quelle che possono essere le indagini di mercato. Però, anche se ci sono delle penali, nulla accade.

Nel bilancio preventivo del 1996 era previsto che la vincitrice di questa gara per la fornitura dei ricambi dovesse addirittura sgravare l'AMAT dall'avere essa AMAT un magazzino ricambi. Questo per un fatto consequenziale di non avere oneri e quindi capitali fermi che gravano poi sul bilancio aziendale: non mi risulta che questa situazione oggi sia stata attuata.

Per non parlare poi di quello che succede all'interno degli

autobus, dove mi risulta che rispetto al 1994 le multe fatte, giustamente, nei confronti dei viaggiatori che non pagano il biglietto ammontano a circa 200 milioni, quindi ad una cifra abbastanza considerevole. E anche su questo occorre valutare come attrezzarsi per evitare che il cittadino..., io, quando dico "cittadino", in questo caso mi riferisco a quei cittadini che non hanno la coscienza civile di obliterare il biglietto.

Il forte calo di passeggeri, di cui ho detto prima, è un fatto consequenziale di servizi che esistono e che vengono prodotti dall'Azienda. Dieci anni fa addirittura fu fatta un'indagine, nella quale anche io fui intervistato su un pullman, per una ricerca che probabilmente mirava a capire quali potessero essere i flussi dei passeggeri, con gli orari di punta ed altro. Però io di quell'indagine non ho saputo niente, né ho visto riflessi in positivo da questa ricerca fatta.

Secondo me, poi, per abbassare il peso di un miliardo e 400 milioni sui costi sociali bisogna andare a rivedere quali sono le linee improduttive e cercare di accorparle, di rendere un po' più razionale la loro incidenza in termini di percorsi e in termini anche di orario. Bisogna, secondo me, dare un ruolo maggiore ai Consigli Circoscrizionali, fare con essi riunioni, perché i Presidenti e i Consiglieri Circoscrizionali sono quelli che conoscono meglio le necessità dell'utenza del quartiere. Io credo che basti leggere quotidianamente anche le interpellanze e le interrogazioni che vengono fatte dai vari Presidenti e Consiglieri per capire che c'è una carenza di servizio nei confronti dei quartieri decentrati della città di Taranto.

Occorre attuare il PUT, che è stato pure citato prima, per abbattere i tempi di percorrenza e per cercare anche di coprire molte zone della città che non sono coperte dal servizio pubblico.

Bisogna anche individuare, secondo me, corse mirate. Ne è un esempio tipico quella per gli studenti. Io credo che, andando a fare una indagine e sapendo che alle otto di mattina ci sono 200

studenti che partono da un quartiere per recarsi in un paio di istituti situati in centro, si possano creare delle corse specifiche per questi studenti. Ritengo sia una cosa che eviterebbe intanto allo studente di arrivare in ritardo a scuola o di restare in attesa di pullman che non arrivano. Inoltre penso che un programma di corse ben finalizzate possa aiutare anche l'Azienda ad avere più passeggeri.

Concludo dicendo che la cosa drammatica di Taranto è una mancanza di corsie preferenziali. Mi risulta sia stata fatta un'indagine dall'AMAT stessa, da cui risulta che addirittura per percorrere il viale Magna Grecia un autobus impiega 18 minuti.

Io credo che le condizioni di riflessione poste alla vostra attenzione possano essere tali da indurci a rivedere un po' meglio il servizio di questa azienda ed un sistema di intervento di manutenzione dei mezzi, ad andare a recuperare anche le professionalità che oggi sono andate via per effetto di prepensionamenti all'interno di questa azienda e che vanno invece recuperate. Credo che su questo bisogna aprire anche un concorso all'interno all'AMAT per andare a recuperare queste professionalità.

Penso che il contributo che ho voluto dare e che ho espresso in questo mio intervento vada e debba andare solo ed unicamente verso un recupero maggiore di costi e nella direzione di dare un servizio migliore in termini di efficienza alla cittadinanza.

Vi ringrazio.

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

Grazie.

Altri interventi?

Dichiarazioni di voto? No.

Metto ai voti la delibera. Chi è a favore?

Non essendoci ulteriori richieste di intervento, il sig. Presidente pone in votazione palese, per alzata di mano, lo

schema di deliberazione relativo all'argomento in oggetto ed in atti depositato.

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

25 voti a favore, 13 contrari e 1 astensione.

Votiamo per la immediata eseguibilità. Chi è a favore?

Non essendoci richieste di intervento, il sig. Presidente pone quindi in votazione palese, per alzata di mano, la proposta di immediata eseguibilità del provvedimento.

Consigliere BRIGANTI - PRESIDENTE

Stessa votazione.