



A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti - Taranto

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Approvazione Piano Programma ed annesso bilancio pluriennale
1992 - 1994.

L'anno millenovecentonovant adue , il giorno 4 (quattro)

del mese di S e t t e m b r e , alle ore 18.30 in TARANTO e nella

sede dell'Azienda;

si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice nelle persone dei Signori:

1. Francesco W. POGGI (a.) PRESIDENTE

MEMBRI EFFETTIVI

2. Arturo MASI ff. PRESIDENTE 3. Vincenzo CHIARELLI
(giusta delega del 4/07/1991)

4. Giuseppe MASTROMARINO 5. Eduardo MURIANO (a.)

6. Giuseppe NARDELLI 7. Anselmo NEVOLI

MEMBRI SUPPLEMENTI

8. Armando MASSAFRA (con diritto di voto a voto) Francesco ZUCARO (a.)

Assiste il Direttore dell'Azienda ~~Don xxxxxxx~~ sig. FERRANTE Giuseppe

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. FERRANTE Francesco

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

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- VISTO l'art. 3 della Legge 23/aprile/1981, n.153;
- VISTI gli artt. 38 e 39 del D.P.R. 4/ottobre/1986, n.902;

- VISTO il piano-programma relativo al triennio 1992-1994 con annesso il bilancio pluriennale riferito allo stesso periodo, redatto in conformità alle innanzi citate disposizioni legislative;
- A VOTI unanimi e con il voto consultivo favorevole del Direttore di Esercizio

D E L I B E R A

- di approvare il piano-programma e l'annesso bilancio pluriennale relativi al triennio 1992 - 1994 redatti in conformità alle disposizioni di legge vigenti, che vengono allegati al presente provvedimento come parte integrante e sostanziale dello stesso.-

Il Segretario

Visto : IL COMMISSARIO DELEGATO
ff. PRESIDENTE
avv. Arturo M A S I

Arturo Masi

Comunicata all'Amministrazione Comunale il 9/settembre/1992
Consiglio Comunale
Ratificata dalla ~~Giunta Municipale~~ nella seduta del 10/dicembre/1992 con del.n.399
Resa esecutiva il 15/10/1992 dalla Sez. di Controllo della Regione Puglia di
Taranto, con atto prot.n.9509 .

CAPD AREA
SECRETARIA GENERALE
(Francesco FERRANTE)

A. M. A. T.

AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI TARANTO

PIANO PROGRAMMA

TRIENNIO 1992 - 1994

PIANO PROGRAMMA

TRIENNIO "92-94"

A. M. A.T.

PIANO PROGRAMMA

PREMESSA

L'art. 3 della legge 23 Aprile 1991, n° 153 impone alle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto la redazione di un Piano Programma; inoltre gli artt. 33 e 38 del D.P.R. del 4/10/1986, n° 902, sottopongono lo stesso all'approvazione della Commissione Amministratrice delle aziende stesse.

Esso contiene le scelte e gli obiettivi che si intendono perseguire, indicando, in relazione agli stessi:

- le dimensioni territoriali del servizio;
- i livelli dei servizi e gli indici di produttività;
- il programma pluriennale degli investimenti al fine di migliorare gli impianti e lo sviluppo dei servizi;
- le modalità di finanziamento dei programmi;
- la politica tariffaria e del personale;
- il concorso delle collettività, associazioni imprenditoriali e cooperative alla migliore gestione dei pubblici servizi.

Annualmente e contestualmente al bilancio pluriennale il piano programma deve essere aggiornato.

In quest'ottica il Piano Programma rappresenta lo strumento cardine dei progetti e delle strategie aziendali, facendo sì che singolarmente gli stessi risultino coerenti e coordinati nel più ampio progetto di sviluppo generale dell'Azienda.

Nessun vincolo si frappone alla stesura e realizzazione dei progetti aziendali, in modo perentorio, se non quelli relativi alla politica tariffaria, alla politica del personale (assunzioni) e al giudizio soggettivo di fattibilità degli stessi da parte di chi gestisce l'Azienda.

Questo concetto di Piano Programma, come vedremo in seguito, subisce notevoli cambiamenti con l'entrata in vigore della legge n° 403 del

Infatti: l'art. 2 del D.L. del 31/10/1990, n° 310, convertito in legge n° 403 del 22/12/1990, in riferimento alle Aziende di Trasporto Pubblico Locale, prevede per gli Enti Proprietari la possibilità di contrarre mutui decennali per la copertura dei relativi disavanzi di esercizio degli anni dal 1987 al 1990 e limita l'indebitamento al disavanzo di gestione del trasporto locale come riveniente dai bilanci consuntivi approvati dallo stesso Ente Proprietario.

L'accensione del mutuo a copertura del disavanzo di esercizio relativo all'anno 1990 è subordinata all'adozione di un piano di risanamento economico-finanziario nel quale si prevede il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il 31 Dicembre 1996.

Questo piano di risanamento, che dovrà essere approvato con decreto del Ministero dell'Interno, su proposta della Commissione di Ricerca per la Finanza Locale, deve prevedere:

- Adeguamento dei proventi del traffico secondo le misure stabilite ai sensi della lettera b), 1° comma, art. 6 della legge 10/4/1981, n° 151;
- ristrutturazione dei servizi e della rete evidenziando o dimostrando le economie conseguibili;
- contenimento delle spese di personale.

Senza entrare nel merito del Piano di Risanamento al quale si rimanda per ulteriori specificazioni circa il contenuto e le modalità di stesura, nonché del quadro legislativo cui è sottoposto, si vuole evidenziare che lo stesso va inteso come momento di attenta analisi critica dei vari aspetti della gestione aziendale, al fine di pervenire ad un più economico ed efficace impiego delle risorse e dei fattori produttivi (raggiungimento dell'equilibrio di bilancio) per un miglioramento dei servizi.

Pertanto tutte le finalità, obiettivi e strategie aziendali, nonché tutte le attività derivanti dall'estrinsecazione dei processi produttivi aziendali devono perseguire un fine comune e, cioè, quello di aumentare la produzione (maggiori Km.-viaggiatori) con il minor costo possibile.

In conclusione di questa breve premessa, il Piano Programma deve essere inserito nel contesto del Piano di Risanamento (almeno per il periodo temporale degli anni che vanno dal 1991 al 1996), uniformandosi e procedendo concordemente con lo stesso. In quest'ottica il Piano Programma, pur conservando contenuto e finalità, risulta vincolato al Piano di Risanamento,

poiché parte dei progetti, degli obiettivi e delle strategie aziendali rivengono dallo stesso.

Nel seguito, in una prima parte si descriverà lo stato aziendale e la sua evoluzione confrontando gli indici caratteristici di efficacia ed efficienza dell'Azienda con quelli medi nazionali.

Successivamente si descriveranno le strategie e gli obiettivi, nonché le linee operative nei singoli settori. Al termine si allegnerà lo schema del bilancio pluriennale che quantifica in linea di massima gli interventi programmati.

Attraverso lo strumento in questione non è possibile entrare nel merito o nei dettagli dei singoli interventi, poiché essi sono oggetto di progetti specifici.

L'AZIENDA A.M.A.T

(AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI TARANTO)

L'A.M.A.T. svolge la sua attività di trasporti pubblici nell'area del Comune di Taranto, coprendo con il servizio una superficie complessiva di 310,2 Kmq.-

La popolazione residente è di circa 250.000.= abitanti, dislocati gran parte in città ed altri, non trascurabile, in borgate come Statte, Talsano ecc.-

Il bacino di utenza comunque si estende sino alle cittadine limitrofe. L'organizzazione dei servizi è articolata in modo tale da coprire qualsiasi spostamento in città e secondo direttrici, predisponendo un servizio più intenso per le principali e riducendosi per le direttrici secondarie con scarsa utenza.

Il sistema è costituito da:

- Numero di linee : 19
- lunghezza delle linee : 518 Km.

Si è prodotto il seguente servizio:

- Autobus - Km. 10.063.365 Km.
- posti - Km. 1.056.653.325

Il numero di passeggeri trasportati nell'anno 1991 è pari a 17.192.818.

Poiché non è possibile determinare analiticamente la domanda servita, il numero di viaggiatori è stato ricavato dal numero dei titoli di viaggio venduti, secondo opportuni parametri.

L'Azienda è costituita da tre settori:

- Reparto Movimento;
- Reparto Deposito-Officina;
- Reparto Amministrazione.

Gli addetti al Reparto Movimento sono autisti, verificatori di titoli di viaggio, ispettori, addetti alla viabilità, il cui compito specifico è l'esecuzione del servizio di trasporto.

Gli addetti al Reparto Deposito-Officina, gestiscono la manutenzione, il ricovero ed il rifornimento dei mezzi.

Gli addetti al Reparto Amministrazione operano nei settori Segreteria generale, Contabilità e bilancio e Gestione del personale.

ANALISI E ANDAMENTO AZIENDALE DAL 1987 AL 1991

È ben lungi l'idea di esprimere attraverso il Piano Programma giudizi di merito sulla gestione aziendale degli ultimi anni, poiché con esso si vuole rappresentare un momento di analisi delle tendenze evolutive nel settore dei trasporti, sia in campo nazionale che locale. A tal fine si riportano, di seguito, alcuni dati economici e tecnici della quasi totalità delle aziende operanti sul territorio Nazionale e dell'A.M.A.T.-

Da all'analisi e dal raffronto si evidenzierà l'evoluzione nel tempo dei parametri più significativi, al fine di conoscere la realtà nazionale e locale del trasporto pubblico, con il fine ultimo di far conoscere il fenomeno e trarne indicazioni di carattere operativo per futuri programmi.

VALORI NAZIONALI RIFERITI A n.141 AZIENDE

(Valori assoluti in milioni di lire)

VOCI	1987	1988	88/87 %	1989	89/88 %	1990	90/89 %	1991	91/90
TOTALE COSTI	6.955.015	7.438.519	+ 6,95	7.886.423	+ 6,02	8.500.000	+ 7,78	9.100.000	+ 7,06
di cui:									
- Personale	4.861.564	5.150.538	+ 5,94	5.330.519	+ 3,49	5.800.000	+ 8,81	6.300.000	+ 8,62
- Ammortamenti	296.597	306.543	+ 3,35	317.102	+ 3,44	330.000	+ 4,07	350.000	+ 6,06
- Altri costi	1.796.854	1.891.438	+ 5,26	2.238.802	+ 18,37	2.370.000	+ 5,86	2.450.000	+ 3,38
RICAVI TOTALI	1.991.973	2.106.283	+ 5,74	2.276.174	+ 8,07	2.350.000	+ 3,24	2.500.000	+ 6,38
di cui:									
- Proventi del Traffico	1.589.791	1.606.385	+ 1,04	1.615.441	+ 0,56	1.750.000	+ 8,33	1.870.000	+ 6,86
- Altri ricavi	402.182	493.898	+ 22,80	660.733	+ 33,78	600.000	- 9,19	630.000	+ 5,00
DISAVANZO TOTALE	4.963.042	5.332.236	+ 7,44	5.610.249	+ 5,21	6.150.000	+ 9,62	6.600.000	+ 7,32
di cui:									
- Disavanzo coperto da FNT	3.944.109	4.030.876	+ 2,20	3.637.280	- 9,76	3.825.000	+ 5,16	4.300.000	+ 12,42
- Ulteriore disavanzo	953.616	1.214.494	+ 27,36	1.711.181	+ 40,90	1.725.000	+ 0,81	2.150.000	+ 24,64
- Sovvenzionamenti Statali	65.317	86.866	+ 32,99	261.788	+ 201,37	600.000	+ 129,19	150.000	- 75,00

DATI AZIENDA A.M.A.T.

(Valori assoluti in milioni di lire)

VOCI	1987	1988	88/87 %	1989	89/88 %	1990	90/89 %	1991	91/90
TOTALE COSTI	50.864	57.242	+12,54	57.807	+0,987	72.909	+26,13	63.020	- 13,56
di cui:									
- Personale	34.962	36.879	+ 5,48	39.199	+ 6,29	41.196	+ 5,09	42.764	+ 3,81
- Ammortamenti	1.712	1.694	- 1,05	1.903	+12,34	2.638	+38,62	2.838	+ 7,58
- Altri costi	14.190	18.669	+31,56	16.705	-10,52	29.075	+74,05	17.418	-41,09
RICAVI TOTALI	8.685	9.213	+ 6,08	10.567	+14,70	9.255	-12,42	11.137	+20,33
di cui:									
- Proventi del Traffico	7.774	7.664	- 1,42	8.330	+ 8,69	7.949	- 4,57	7.374	- 7,22
- Altri ricavi	911	1.549	+70,03	2.237	+44,42	1.306	-41,62	3.763	+188,13
DISAVANZO TOTALE	42.179	48.029	+13,87	47.240	- 1,64	63.654	+34,75	51.883	- 18,49
di cui:									
- Disavanzo coperto da FNT	33.400	33.900	+1,497	37.494	+10,60	38.345	+ 2,27	36.737	- 4,09
- Ulteriore disavanzo	8.779	14.129	+60,94	9.746	-31,02	25.309	+159,69	15.146	-40,16
- Sovvenzionamenti Statali									

VALORI NAZIONALI RIFERITI A DUE AZIENDE

VOCI		1987	1988	88/87 %	1989	89/88 %	1990	90/89 %	1991	91/90
PROV. TRAFFICO/COSTI TOT.	%	22,86	21,60	- 5,51	20,48	- 5,18	20,59	+ 0,54	20,55	- 0,20
RICAVI TOT./COSTI TOT.	%	28,64	28,32	- 1,12	28,86	+ 1,90	27,65	+ 4,19	27,48	- 0,62
COSTI PERS./COSTI TOT.	%	69,90	69,24	- 0,94	67,59	- 2,38	68,24	+ 0,96	69,24	+ 1,47
DISAV. FNT/DISAV. TOT.	%	79,47	75,59	- 4,88	64,83	- 14,23	62,20	- 4,05	65,16	+ 4,76
COSTO PER Km.	lire	5.290	5.276	+ 8,24	5.985	+ 4,52	6.296	+ 5,19	6.642	+ 5,50
PROVENTO PER Km.	lire	1.209	1.232	- 6,31	1.318	+ 6,98	1.296	+ 1,67	1.365	+ 5,33
COSTO PER VIAGGIATORE	lire	1.285	1.411	+ 9,80	1.555	+ 10,20	1.683	+ 8,23	1.810	+ 7,55
PROVENTO PER VIAGGIATORE	lire	294	305	+ 3,74	319	+ 4,59	347	+ 8,78	372	+ 7,21
COSTO PERS. PER ADDETTO		45.341.951	48.861.021	+ 7,76	52.066.019	+ 6,55	57.142.857	+ 9,75	63.829.787	+ 11,71
ADDETTI PER VETTURA	n.	3,52	3,60	+ 2,27	3,41	- 5,27	3,38	- 0,87	3,30	- 2,37
Km. PER VETTURA	n.	43.215	44.655	+ 3,33	43.970	- 1,53	45.000	+ 2,34	45.743	+ 1,66
VIAGGIATORI PER VETTURA	n.	177.867	180.521	+ 1,49	169.210	- 6,26	168.333	- 0,52	167.780	- 0,33

DATI AZIENDA A.M.A.T.

VOCI		1987	1988	88/87 %	1989	89/88 %	1990	90/89 %	1991	91/90
PROV. TRAFFICO/COSTI TOT.	%	15,28	13,39	-12,37	14,41	+ 7,62	10,90	-24,36	11,70	+ 7,34
RICAVI TOT./COSTI TOT.	%	17,07	16,09	- 5,74	18,28	+13,61	12,69	-30,58	17,67	+39,24
COSTI PERS./COSTI TOT.	%	68,74	64,43	- 6,27	67,81	+ 5,25	56,50	-16,68	67,85	+20,09
DISAV. FNT/DISAV. TOT.	%	79,18	70,58	-10,86	79,37	+12,45	60,24	-24,10	70,81	+17,55
COSTO PER Km.	lire	5.050	5.657	+12,02	5.692	+0,618	7.305	+28,33	6.262	-14,28
PROVENTO PER Km.	lire	772	757	- 1,94	820	+ 8,32	796	- 2,93	733	- 7,91
COSTO PER VIAGGIATORE	lire	1.846	1.959	+ 6,12	2.482	+26,69	4.009	+61,52	3.775	- 5,83
PROVENTO PER VIAGGIATORE	lire	292	262	- 7,09	357	+36,26	437	+22,41	442	+ 1,14
COSTO PERS. PER ADDETTO		42.950.860	48.397.638	+12,68	54.518.776	+12,65	60.404.692	+10,80	63.354.074	+ 4,88
ADDETTI PER VETTURA	n.	442	3,94	-10,86	3,72	- 5,58	3,57	- 4,03	3,46	- 3,08
Km. PER VETTURA	n.	54.735	52.423	- 4,22	52.616	+ 0,37	52.256	- 0,68	51.607	- 1,24
VIAGGIATORI PER VETTURA	n.	149.739	151.378	+ 1,09	120.658	-20,29	95.215	-21,09	85.605	-10,09

VALORI NAZIONALI RIFERITI A n.141 AZIENDE

VOCI		1987	1988	88/87 %	1989	89/88 %	1990	90/89 %	1991	91/90
ADDETTI (Media/anno)	n.	107.220	105.412	- 1,69	102.380	- 2,88	101.500	- 0,86	98.700	- 2,76
PERCORRENZE ANNUE	km.	1.314.611.343	1.304.175.140	- 0,79	1.317.661.666	+ 1,03	1.350.000.000	+ 2,45	1.370.000.000	+ 1,48
VIAGGIATORI TRASPORTATI	n.	5.410.723.673	5.272.119.147	- 2,56	5.070.705.943	- 3,82	5.050.000.000	- 0,41	5.025.000.000	- 0,50
LUNGHEZZA RETE AL 31/12	km.	184.950	183.384	- 0,85	194.044	+ 5,81	194.000	- 0,02	194.085	- 0,04
LINEE AL 31/12	n.	6.885	6.773	- 1,63	6.794	+ 0,31	6.790	- 0,06	6.800	+ 0,15
MEZZI IN DOTAZIONE		30.420	29.205	- 3,99	29.967	+ 2,61	30.000	+ 0,11	29.950	- 0,17
- Autobus urbani/suburbani	n.	16.301	15.668	- 3,88	16.135	+ 2,98	16.100	- 0,22	16.100	0,00
- Autobus extraurbani	n.	11.375	10.177	- 10,53	10.915	+ 7,25	11.000	+ 0,78	11.000	0,00
- Tram	n.	1.091	1.147	+ 5,13	1.263	+ 10,11	1.250	- 1,03	1.250	0,00
- Filobus	n.	490	474	- 3,27	422	- 10,97	430	+ 1,90	430	0,00
- Metropolitane	n.	697	1.045	+ 49,93	855	- 18,18	850	- 0,58	850	0,00
- Altri mezzi	n.	466	694	+ 48,93	377	- 45,68	370	- 1,86	320	- 13,51

DATI AZIENDA A.M.A.T.

VOCI		1987	1988	88/87 %	1989	89/88 %	1990	90/89 %	1991	91/90
ADDETTI (Media/anno)	n.	814	762	- 6,39	719	- 5,643	682	- 5,146	675	- 1,026
PERCORRENZE ANNUE	km.	10.071.276	10.117.710	+ 0,46	10.154.997	+ 0,368	9.981.000	- 1,713	10.063.365	+ 0,825
VIAGGIATORI TRASPORTATI	n.	27.552.000	29.216.000	+ 6,039	23.287.000	- 20,293	18.186.000	- 21,905	16.692.978	- 8,209
LUNGHEZZA RETE AL 31/12	km.	251	246	- 1,992	309	+ 25,609	518	+ 67,637	518	
LINEE AL 31/12	n.	17	18	+ 5,882	19	+ 50,882	19		19	
MEZZI IN DOTAZIONE										
- Autobus urbani/suburbani	n.	184	193	+ 4,891	193		191	- 1,036	195	+ 2,091
- Autobus extraurbani	n.									
- Tram	n.									
- Filobus	n.									
- Metropolitane	n.									
- Altri mezzi	n.									

DATI AZIENDA A.M.A.T.

VOCI	1987	1988	88/87 %	1989	89/88 %	1990	90/89 %	1991	91/90
ORE LAVORATE TOTALI	1.435.893	1.335.953		1.254.622		1.188.585		1.194.659	
ORDINARIE	1.140.366	1.064.116		1.015.428		939.980		967.999	
STRAORDINARIE	295.527	271.837		239.194		248.605		226.667	
POSTI Km. ANNO	1.087.697.808	1.092.712.680		1.096.739.676		1.077.948.000		1.086.843.420	
POSTI Km. GIORNO	2.979.993	2.993.733		3.004.766		2.953.282		2.977.653	
CLASSI ETA' AUTOBUS									
FINO A 3 ANNI	32	39		30		45			
4 - 6	19	25		34		32			
7 - 9	20	17		7		19			
10 - 12	61	21		31		20			
13 - 15	39	69		54		52			
OLTRE 15	13	22		37		23			
ETA' MEDIA	9	10		10		8,5			

Come si evince dalla tabelle, la struttura del settore non presenta differenze di rilievo nel corso degli ultimi anni; anche al livello economico lo squilibrio fra spese correnti ed entrate, già considerevole prima dell'entrata in vigore della legge 151/1981, va continuamente consolidandosi, costituendo un pesante aggravio a carico della spesa pubblica. Lo squilibrio risulta per il 1991 pari a £. 6.600 miliardi, dei quali circa il 65,15% viene coperto dall'ente pubblico.

Negli anni dal 1987 al 1991 il disavanzo risulta aumentato del 32,98%; mentre il disavanzo coperto dal F.N.T. è aumentato del 9,03%.

Ciò evidenzia l'inadeguatezza dei contributi erogati a favore del settore.

D'altronde bisogna considerare che l'impostazione attuale delle aziende di trasporto non può prescindere dall'erogazione dei contributi, rappresentando essi la parte sostanziale delle loro fonti di finanziamento; in questo contesto l'unica strada percorribile, al momento, è quella di tentare una riduzione, in termini relativi, del suddetto deficit, obiettivo senz'altro difficilmente perseguibile a causa della quasi rigidità dei costi, da una parte e dell'applicazione di tariffe politiche, dall'altra. Si evidenzia l'importanza rappresentata dalla legge 151/1981, strumento senza dubbio efficace e valido per certi versi ma indiscutibilmente insufficiente per ottenere quel salto di qualità dei servizi e del riequilibrio dei bilanci, che da ogni parte, legislatore, compreso si aspettava; le gestioni aziendali non hanno di certo ricevuto un aiuto dalla predisposizione e dai meccanismi di definizione dei costi standard regionali avvenuti con notevole ritardo e con applicazione di metodologie dissimili da regione a regione.

In quest'ottica si inserisce la legge n° 403 del 31/10/1990 tesa a dotare le aziende di un Piano di Risanamento e perseguendo nel quinquennio che va dal 1991 al 1996 il riequilibrio dei bilanci attraverso l'adeguamento delle tariffe, come stabilito dalla legge 151/1981, la ristrutturazione dei servizi della rete, il miglioramento degli indici di produttività ed il contenimento della spesa del personale.

In riferimento ai dati dell'A.M.A.T. lo squilibrio tra spese correnti ed entrate, riferite al 1991 risulta di 51.883 miliardi, dei quali circa il 70,80% viene coperto dal Fondo Nazionale Trasporti.

I costi totali dal 1987 al 1991 risultano aumentati del 23,9%; l'andamento nazionale mostra un incremento dei costi pari al 30,84%.

Non altrettanto esaltante risulta l'andamento dei ricavi rivenienti dalla vendita dei titoli di viaggio. Se l'andamento nazionale dei proventi del traffico é in continua crescita, lievitando gli introiti dal 1987 al 1991 del 17,685%, non altrettanto si registra nell'Azienda A.M.A.T., dove gli stessi hanno avuto un andamento altalenante sino a stabilire una perdita complessiva, rispetto al 1987, del 5,145%.

Fatti pari a 100 i costi totali ed i proventi del traffico dell'anno 1987 si riporta, nella figura n° 1, l'andamento, sino al 1991, dei valori nazionali e dell'Azienda A.M.A.T.-

	<u>COSTO NAZIONALE</u>	<u>COSTO A.M.A.T.</u>	<u>PROV. NAZ.</u>	<u>PROV. A.M.A.T</u>
1981	100	100	100	100
1988	106,95	112,54	101,04	98,58
1989	113,39	113,65	101,61	107,15
1990	122,21	143,35	110,07	102,25
1991	130,84	123,91	117,62	94,87

FATTORI CHE CARATTERIZZANO LA GESTIONE DELL'AZIENDA; ANALISI DEI PRINCIPALI PARAMETRI RIGUARDANTI L'OFFERTA E LA DOMANDA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO.

Analizzando i dati contenuti nelle tabelle si possono ricavare significativi aspetti quantitativi di comparazione, sia sotto il profilo strutturale e dell'utilizzazione delle risorse, sia in termini di produttività e di costi.

PROFILO STRUTTURALE E UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE

PARCO AUTOBUS

I valori medi del parco autobus (con un minimo del 1988 pari a $29205/141 = 207$ autobus ed un massimo del 1987 pari a $30420/141 = 215$ autobus) a livello nazionale risultano decisamente superiori al parco autobus in dotazione all'A.M.A.T. (pari a 195 mezzi nel 1991) (fig. 2).

PERSONALE

I valori medi del personale addetto, il cui numero è in continua diminuzione sia a livello nazionale che locale, oscillano dal valore massimo di 760 unità al valore minimo di 700 relativi alla totalità delle aziende.

Per quanto attiene al personale dell'A.M.A.T., pur presentando un valore più alto nell'anno 1987 rispetto a quello medio nazionale, la perdita è tale che nell'anno 1991 si ha un organico di 675 unità, decisamente inferiore al valore nazionale.

Si riporta la tabella con relativi dati delle dotazioni organiche (fig. 3).

	1987	1988	1989	1990	1991
MEDIA NAZIONALE	760	747	726	719	700
A.M.A.T.	814	762	719	682	675

Significativo è il raffronto degli addetti per vettura; se a livello nazionale il numero di addetti per vettura è relativamente stazionario, intorno al valore medio di 3,442, non altrettanto risulta per l'A.M.A.T., dove si registra una continua diminuzione di addetti per autobus dal 4,42 del 1987 al 3,46 del 1991.

PERCORRENZA MEDIA (Km. per vettura)

La percorrenza nazionale media annua per autobus, ottenuta dividendo il totale degli autobus Km. per il numero totale degli autobus utilizzati, presenta un trend in crescita, in quanto passa da Km. 43,215 del 1987 a Km. 45,743 del 1991.

Tendenza diametralmente opposta si registra nell'A.M.A.T., poiché si passa da Km. 54,735 del 1987 a Km. 51,607 del 1991 per autobus. Questo dato, associato e confrontato, con il parco autobus evidenzia la maggiore usura dei mezzi dell'Azienda A.M.A.T. rispetto alla media nazionale (fig. 4).

INDICATORI DI PRODUTTIVITA'

Nella tabella che segue si vuole rappresentare il rapporto tra

autobus-Km. ed il numero di addetti, che rappresenta un indice di produttività della forza lavoro:

<u>ANNI</u>	<u>A.M.A.T.</u>	<u>NAZIONALI</u>
1987	12372 Km. x addetto	12260 Km. x addetto
1988	13277 " " "	12372 " " "
1989	14123 " " "	12870 " " "
1990	14634 " " "	13300 " " "
1991	14908 " " "	13880 " " "

Entrambi i trend risultano crescenti con valori assoluti più alti per l'A.M.A.T.- Questo dimostra che la produttività per addetto, rispetto ai valori nazionali, è decisamente superiore (fig. 5).

Consideriamo ora alcuni indicatori di produttività economica, quali provento per Km. e provento per viaggiatori, ottenuti rapportando i proventi del traffico rispettivamente ai Km. percorsi e al numero di viaggiatori paganti.

PROVENTO PER KM.

E' evidente che i valori aziendali sono decisamente inferiori di un buon 30-40% ai dati nazionali. Mentre il dato aziendale risulta stazionario, oscillando intorno al valore di £. 800 per Km. percorso, il trend nazionale è in lieve crescita, passando dal valore di £. 1.209 del 1987 a £. 1.365 per Km. percorso del 1991 (fig. 6).

PROVENTO PER VIAGGIATORE

Pur risultando entrambe le serie, nazionali ed aziendali crescenti, il valore dell'A.M.A.T. riferito al 1991, risulta di circa il 20% maggiore del provento per viaggiatore nazionale.

L'analisi comparata dei ricavi (provento per Km. provento per viaggiatore) evidenzia un elemento fondamentale della domanda di trasporto, che è rappresentato dal basso numero di viaggiatori trasportati (fig. 7).

PARAMETRI DI COSTO

COSTO MEDIO PER KM. PERCORSO

Sia a livello nazionale che aziendale, negli anni dal 1987 al 1991, il costo medio per Km. percorso risulta crescente. Mentre la media nazionale passa infatti da un costo di £. 5.290 x Km. del 1987 a £. 6.642 x Km. del 1991, con un incremento del 25,56%, il costo x Km. percorso dell'A.M.A.T. passa da £. 5.050 x Km del 1987 a £. 6.262 x Km. del 1991, con un incremento del 24%. I valori riscontrati per l'Azienda rispecchiano la politica adottata negli anni tendente al contenimento dei costi (fig. 8).

COSTO MEDIO PER VIAGGIATORE

A livello nazionale, in continua crescita, passa da £. 1.285 del 1987 a £. 1.810 del 1991 per viaggiatore pagante, con una percentuale totale di incremento pari al 40,85% ed un incremento medio annuo pari all'8,94%.

Per l'A.M.A.T. si passa da £. 1.846 del 1987 a £. 3.775 del 1991, con una percentuale totale d'incremento pari al 104,5% ed un incremento medio annuo pari al 22,05% (fig. 9).

Questo dato, decisamente negativo, evidenzia ancora una volta il basso numero di viaggiatori paganti trasportati.

INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO TOTALE DEL PERSONALE SUL TOTALE DELLE SPESE.

L'indice, ottenuto dal rapporto tra il costo personale ed il costo totale, ha un andamento alterno a livello nazionale, oscillando intorno al valore medio del 68,84% con scarti non superiori all'1,5%.

Identico andamento presenta l'indice aziendale oscillando intorno al valore medio del 65,06% (fig. 10).

COSTO MEDIO PER ADDETTO

Il valore, ottenuto dal rapporto tra costo del personale annuo e forza media, a livello nazionale registra una crescita da £. 45.341.951 del 1987 a £. 63.829.787 del 1991 al lordo di tutti gli oneri riflessi; in riferimento ai valori riscontrati per l'A.M.A.T. si rileva una crescita da £. 42.950.860 del 1987 a £. 63.354.074 del 1991.

Dal confronto annuale i valori medi nazionali del 1987 e del 1988 sono maggiori dei valori medi aziendali; negli anni 1989 e 1990 risultano decisamente inferiori, per poi ridiventare nel 1991 leggermente superiori ai valori aziendali (fig. 11).

VIAGGIATORI TRASPORTATI

Dopo aver effettuato un'analisi dei parametri più significativi riguardanti l'offerta del servizio, si forniscono alcuni dati relativi alla domanda soddisfatta in termini di viaggiatori. Si vuole subito precisare che il dato fornito, a livello nazionale ed aziendale, è quello relativo ai viaggiatori trasportati nel loro complesso (viaggiatori ordinari e abbonati).

Pertanto, se per i primi, nella maggior parte dei casi il dato è facilmente quantificabile, più laborioso e probabilmente non completamente omogeneo appare il calcolo per i secondi; per quanto attiene ai dati dell'A.M.A.T. gli stessi sono stati ricavati applicando opportuni coefficienti, rappresentativi del numero di corse mensili per ogni tipo di titolo di viaggio, al numero degli abbonati.

Premesso ciò si fa rilevare che i viaggiatori trasportati nella totalità delle aziende è in continua diminuzione, passando da un numero viaggiatori trasportati nel 1987 di 5.410.723.673 a numero 5.025.000.000 del 1991, con una perdita del 7,13%; mediamente per l'Azienda si è passati da un numero di viaggiatori trasportati del 1987 pari a 38.373.926 a numero 35.638.297 del 1991.

A livello dell'Azienda A.M.A.T., i viaggiatori trasportati sono passati da numero 27.552.000 del 1987 a numero 17.192.818 del 1991, con una perdita del 37,60% (fig. 12).

SINTESI ED ANALISI DEL QUINQUENNIO

1987 - 1991

Il quinquennio è stato caratterizzato, dal punto di vista dell'offerta dei servizi, dalla sostanziale stabilità del numero di autobus-Km. prodotti. Altrettanto modeste sono state le variazioni di programmi di esercizio che hanno visto potenziamenti unicamente per i nuovi insediamenti abitativi di Tramontone e lungo la direttrice sud-est interessante la zona di Lama e della Litoranea Salentina.

Se, da un lato, l'importo delle spese é stato contenuto al disotto sia della media nazionale che della percentuale d'inflazione registrata nel quinquennio, dall'altro in termini di ricavi da traffico, si é registrato un calo sostanziale in contrapposizione all'andamento nazionale, in forte crescita.

Come evidenziato dai dati, la diminuzione dei ricavi é in dipendenza della forte perdita del numero di viaggiatori paganti. In correlazione al basso numero di viaggiatori lievitano il costo ed il provento per viaggiatore trasportato. Si deve rilevare che parco autobus ed organico sono sottodimensionati rispetto alla media nazionale.

OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PIANO

OBIETTIVI

Con l'adozione del Piano di Risanamento, l'Azienda ha posto come obiettivo prioritario l'equilibrio del bilancio nel quinquennio che va dal 1992 al 1996. Il raggiungimento di tale obiettivo passa attraverso una serie di programmi finalizzati al contenimento della spesa del personale, all'adeguamento degli introiti e alla ristrutturazione dei servizi. Come evidenziato in precedenza il quinquennio 1987-1991 é stato caratterizzato dal contenimento dei costi e dal calo dei proventi del traffico. Il risultato é messo in risalto dal basso rapporto tra detti proventi e costi, tanto da non raggiungere la percentuale minima del 31% previsti dal D.M. dei Trasporti. In quest'ottica l'Azienda deve cercare non solo di mantenere, ma di aumentare gli introiti, contenendo le spese. Risulta facile dimostrare come un marginale incremento degli introiti sia legato ad un incremento marginale della domanda di spostamenti. E' dimostrato da esperti in Tecnica ed Economia dei Trasporti, che la domanda é una funzione complessa e legata ad una serie di parametri del tipo:

$$(\text{Numero viaggiatori}) \text{ o } (\text{domanda}) = f(R, P, Q, N)$$

dove si é indicato con:

- R = reddito pro-capite del bacino di utenza;
- P = prezzo monetario pagato: (costo biglietto o costo viaggio);
- Q = qualità del servizio;
- N = natura dello spostamento.

Ferme restando le variabili "reddito" e "natura dello spostamento" che risultano completamente estranee alle funzioni aziendali, vogliamo dare alcune specificazioni sulla variabile " qualità del servizio,"

data la evidente chiarezza di significato del " prezzo pagato". Sotto la voce qualità del servizio é conglobata una ulteriore serie di parametri quali:

- Il tempo di viaggio necessario per lo spostamento; da esso scaturisce la velocità commerciale della tratta;
- la frequenza nei passaggi degli autobus;
- il confort;
- lo stato di efficienza degli autobus;
- la presenza o meno di corsie preferenziali;
- la presenza o meno di congestione da traffico veicolare, sulle tratte di linea e in quale misura
- il numero di autobus e coefficiente di riempimento degli stessi.

A questi si aggiungono ulteriori parametri non meno importanti dei precedenti:

- La orografia ed estensione della rete, livelli di servizio delle strade che compongono la rete;
- la presenza o meno di zone chiuse al traffico veicolare;
- la immagine aziendale, rapporto con l'utenza ed informazione al pubblico;
- le condizioni socio-economiche dell'area servita;
- i servizi concorrenziali;
- le dislocazioni sul territorio dei servizi, industrie, enti, scuole e quanto altro possa rappresentare un centro di attrazione e di generazione di spostamenti.

Da questa breve esposizione si nota la complessità della funzione "domanda". In essa entrano in gioco fattori direttamente dipendenti e non dalle attività aziendali.

Spesso l'intero sistema del servizio pubblico é condizionato da fattori estranei all'Azienda, che operando nel contesto, limitano o rallentano l'efficacia di molte iniziative proposte ed intraprese.

Solo perseguendo un giusto equilibrio dei fattori, interni ed esterni all'Azienda, é possibile soddisfare le esigenze degli utenti, tese ad un elevato standard di servizio, e le esigenze economiche dell'Azienda di contenimento dei costi e di compatibilità con le risorse disponibili.

STRATEGIE

Per realizzare l'obiettivo su esposto (contenimento della spesa e crescita dei ricavi) occorre intervenire strategicamente sulla totalità delle attività e risorse aziendali. Con ciò si vuole affermare che il fine

perseguito impone un miglioramento qualitativo e quantitativo di ogni livello aziendale, sia esso un servizio oppure una risorsa.

Pertanto la volontà di operare in tal senso non deve essere prerogativa di pochi, ma dovrà coinvolgere tutti i lavoratori, maestranze, impiegati e dirigenti, comprese le OO.SS.-

Al fine di migliorare i ricavi occorre migliorare ed ottimizzare i servizi offerti, rendendo più appetibile per l'utenza il trasporto pubblico rispetto all'auto privata. In questa ottica occorre altresì:

- migliorare e riqualificare il personale; razionalizzare l'impiego del personale e guidare l'Azienda attraverso delle scelte operative appropriate alla situazione e al momento, cogliendo l'evoluzione tecnologica, le tendenze dell'utenza e l'evolversi dell'ambiente esterno, in tutti i suoi aspetti sociali, economici ecc.;
- migliorare le condizioni e gli ambienti di lavoro, nel senso di riqualificare e potenziare non solo le infrastrutture, ma anche le tecnologie di lavoro, senza delle quali ogni sforzo teso a migliorare quantitativamente e qualitativamente la produttività risulterebbe inefficace.

Nell'insieme le strategie esposte concorrono a che i costi siano contenuti o perlomeno lievitino nella giusta misura e proporzionalmente a quanto l'Azienda produce.

- LINEE D'INTERVENTO -

Si richiamano in breve gli ambiti d'applicazione delle strategie:

MIGLIORARE ED OTTIMIZZARE IL SERVIZIO

- INTROITI - UTENZA - CONTROLLERIA
- IMMAGINE AZIENDALE E RAPPORTO CON L'UTENZA
- PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI
- RISTRUTTURAZIONE DELLE RETE E DEI SERVIZI

OTTIMIZZARE IL PERSONALE

- RIQUALIFICAZIONE

- NUOVI MODELLI ORGANIZZATIVI E DI TURNAZIONE-GESTIONE PERSONALE

MIGLIORARE AMBIENTI E CONDIZIONI DI LAVORO

- PARCO AUTOBUS - RADIOTELEFONI
- RILEVAZIONE PASSEGGERI
- IMPIANTI E STRUTTURE
- OFFICINA E REPARTO AMMINISTRAZIONE

MIGLIORARE ED OTTIMIZZARE IL SERVIZIO
INTROITI - UTENZA - CONTROLLERIA

- INTROITI -

L'andamento del provento medio per viaggiatore dal 1987 di lire. 282, é passato a £. 442 nel 1991, valore come evidenziato, superiore alla media nazionale. L'indice é funzione del rapporto tra i proventi del traffico ed il numero di viaggiatori trasportati. Entrambi i fattori hanno avuto un'andamento decrescente nel quinquennio considerato.

In quest'ottica risulta difficile poter affermare quale sia la causa di tale andamento certamente si evidenzia la notevole divergenza con i valori medi nazionali del numero di viaggiatori trasportati.

Pertanto solo attraverso l'incremento del numero di utenti sar  possibile comparare l'indice aziendale con quello nazionale al fine di adeguare le tariffe.

- UTENZE -

L'incremento dell'utenza é l'obiettivo principale degli anni futuri. Allo stato attuale l'Azienda non conosce in modo analitico quanta domanda riesce a soddisfare e qual'  la sua distribuzione sul territorio. La conoscenza di questi elementi   di fondamentale importanza per il miglioramento delle caratteristiche del servizio e della distribuzione sul territorio dello stesso.

E' evidente che il recupero dell'utenza potr  avvenire con il miglioramento della qualit  del servizio da un lato, e con l'aumento dei

controlli al fine di scaraggiare l'evasione, dall'altro. Per il miglioramento del servizio si parlerà nella parte relativa alla ristrutturazione della rete e dei servizi; qui si individueranno le azioni per combattere l'evasione.

- CONTROLLERIA -

In relazione al fenomeno dell'evasione l'Azienda non è in possesso di dati precisi, onde poter determinare l'entità del fenomeno certamente considerevole.

Questo concetto riviene dalla constatazione che, a seguito dei continui controlli effettuati dai verificatori sui mezzi e della politica tariffaria voluta ed attivata dall'ente proprietario, a partire da settembre 1991, si è determinato un notevole recupero di viaggiatori trasportati. Riportiamo sinteticamente i dati di questo recupero:

	<u>INTROITI</u>	<u>VIAGG.TRASP.</u>	<u>PROV. x VIAGG.</u>
- Genn/Sett. 91	4.956.270.800	10.608.553	£. 476,2
- Ott.91/Giug.92	5.436.319.800	15.126.262	£. 359,4

Il risultato raggiunto, pur se distante dai valori nazionali, conferma la validità dell'azione intrapresa.

Pertanto il programma da attuare per combattere l'evasione dal pagamento del titolo di viaggio prevede i seguenti interventi:

- installazione di una seconda obliteratrice a bordo di tutti gli autocobus;
- emissione in vettura dei titoli di viaggio (con opportuna maggiorazione di prezzo) da parte dell'autista in alcune giornate ed in alcune fasce orarie al fine di ovviare alla occasionale difficoltà di reperimento a terra del biglietto;
- predisposizione di ulteriori 20 emettitrici automatiche di biglietti in corrispondenza di punti nevralgici della rete di esercizio;
- aumento delle sanzioni amministrative a carico dei passeggeri riscontrati privi o con titoli di viaggio non validi. Il provvedimento è già operativo;
- ridefinizione delle modalità di pagamento delle sanzioni amministrative

con cui si preveda la possibilità di gestione da parte dell'Ufficio Legale Aziendale (provvedimento in corso di studio);

- potenziamento ed incentivazione de controlli sui viaggiatori con ricorso anche all'ausilio di personale esterno all'Azienda (progetto in fase di definizione).

IMMAGINE AZIENDALE E RAPPORTO CON L'UTENZA

Nel contesto più generale della legge di mercato un prodotto o servizio ricevono maggiori consensi, in termini di offerta, non solo per le qualità insiste negli stessi, ma anche per l'immagine, il rapporto con il pubblico e l'informazione o la conoscenza che di essi si ha sul mercato.

A tal fine si propone il seguente programma per migliorare il rapporto con l'utenza e l'informazione al pubblico:

- applicazione di speciali tabelle indicanti gli orari dei passaggi degli au tobus su tutte le fermate della rete;
- miglioramento della grafica indicante i percorsi sulle pa line di fermata;
- stampa e diffusione di pieghevoli e libretti con orari di servizio;
- sperimentazione di dispositivi sonori per l'annuncio delle fermate a bor do dei veicoli eventualmente completati da sistemi di visualizzazione contestuali delle informazioni;
- riclassamento delle pensiline di fermate con l'installazione di una panca laddove le condizioni lo consentono ed eventuale illuminazione ove la zona ne risulta sprovvista o scarsamente illuminata;
- rinegoziazione delle condizioni contrattuali per le ditte concessionarie della pubblicità sulle pensiline, al fine di rendere più precisi gli impegni delle ditte medesime per ciò che attiene alla manutenzione e alla pul izia delle pensiline;
- campagne pubblicitarie (una ogni anno) stabilite contrattualmente con le stesse ditte concessionarie.

PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI

Le reti di trasporto pubblico locale e, di conseguenza, i

servizi, sono condizionati dagli squilibri, talvolta molto gravi, tra qualità e quantità dell'offerta rispetto alle condizioni di esercizio. Precisamente esiste una stretta dipendenza funzionale tra territorio e Trasporti.

Se si guarda nel tempo al modo con cui è stato affrontato lo sviluppo del territorio ed al ruolo che ai trasporti pubblici è stato assegnato nel contesto della politica territoriale, si conclude che i trasporti sono stati utilizzati come fattore chiamato - a posteriori - a migliorare l'accessibilità di particolari aree.

In questo contesto il trasporto pubblico si è trovato nelle condizioni di dover operare in situazioni già consolidate, ben lontane dalla ideale posizione di cogliere gli eventi di natura territoriale, per tramutarli in previsione di domanda e pagando, di conseguenza, a caro prezzo gli interventi, non sistemati tendenti a soddisfare le esigenze che di volta in volta sono emerse sul territorio.

Da ciò deriva una mancanza di predisposizione dei piani integrati tra sviluppo territoriale e trasporto.

L'esigenza di mettere i cittadini e gli operatori economici nelle condizioni di muoversi e di accedere ai luoghi di residenza, produzione e servizi, senza le disparità che oggi penalizzano ampie zone marginali - o gli stessi centri urbani ove sussistono accentuati fenomeni di congestione - implica, dunque, che le scelte per i nuovi insediamenti o quelle per la riorganizzazione dell'esistente, vengano effettuate attraverso manovre congiunte sul sistema territoriale e dei trasporti.

Se si vuole quindi portare avanti un discorso di riduzione del costo del trasporto, che è poi, per un verso, un discorso di riorganizzazione dei servizi con l'ottimizzazione dell'impiego del personale e, per l'altro verso, di razionalizzazione dell'assetto di rete, occorrono attente analisi di land-use, che permettano di valutare il nesso tra utilizzazione del territorio e generazione del traffico.

Per le motivazioni su esposte si ritiene, in riferimento alla realtà urbana di Taranto, indispensabile da parte del Comune e Ente Proprietario, l'adozione di un piano organico del traffico dove siano previste, contestualmente agli sviluppi territoriali, le seguenti azioni:

- gerarchizzazione della rete viabilistica e completamento delle infrastrutture della rete a grande viabilità;
- riassetto della circolazione urbana ed adozione di sistemi tecnologici

- avanzati per la regolazione ed il controllo del traffico;
- realizzazione ed ampliamento delle corsie protette riservate al mezzo pubblico;
 - intensificazione dei controlli da parte dei Vigili Urbani affinché venga impedito il transito ed il parcheggio sulle corsie protette;
 - realizzazione di nodi ed aree di interscambio adeguatamente attrezzati, al fine di realizzare un servizio urbano integrato nel più ampio sistema della mobilità;
 - realizzazione dei parcheggi (a pagamento) nei punti nevralgici dell'area urbana (per le condizioni di traffico) ed in corrispondenza dei nodi di interscambio.

Gli interventi su esposti non rientrano nella sfera d'azione dell'azienda; ciò comunque non solleva gli addetti, Direzione, Dirigenti, Funzionari e OO.SS. dal compito di reclamarne all'ente proprietario la realizzazione.

RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE DI ESERCIZIO E DEI SERVIZI

L'interdipendenza tra rete e programma dei servizi con la qualità del servizio reso, in termini di estensione, capillarità, frequenza, tempi di viaggio e confort risulta evidente.

Spesso questi elementi possono condizionare e persino bloccare l'intero sistema del trasporto pubblico, facendo lievitare i costi di esercizio.

Il grado di qualità del servizio offerto determina il valore di gradimento o d'attrazione, da parte degli utenti, del servizio pubblico rispetto all'auto privata. Pertanto interventi mirati ad elevare la qualità del servizio si traducono per l'azienda in un duplice beneficio:

- 1) - Incremento di utenza;
- 2) - più razionale impiego delle risorse con conseguente contenimento dei costi.

In questa logica sono da adottarsi i seguenti provvedimenti:

- ristrutturazione della rete al fine di renderla congruente all'esigenza di mobilità attuale;
- gerarchizzazione delle linee, concentrando le risorse sulle direttrici principali di traffico;
- sperimentazione di un piano per l'affidamento ad operatori privati dello svolgimento operativo dei servizi di linea a bassissima utenza ed eccessivamente onerosi per l'Azienda;

MIGLIORARE GLI AMBIENTI E LE CONDIZIONI DI LAVORO

PARCO AUTOBUS - RADIOTELEFONI - SISTEMA RILEVAZIONE PASSEGGERI

Dall'analisi della composizione del parco autobus, suddiviso per classi di età, si conclude che l'età media è di 9,5 anni.

Il dato, decisamente alto, assieme all'elevata percorrenza media annua per autobus, determina un elevato numero di autobus fermi per avaria. Questa situazione crea notevoli difficoltà al Reparto Officina in relazione alle attività di riparazione e manutenzione dei mezzi.

L'azione aziendale indirizzata ad abbassare l'età media, elevando l'efficienza dei mezzi, deve programmare i seguenti investimenti, ferma restando la flotta a n° 195 unità.

- 1992 n° 26 autobus (già realizzato);
- 1992 n° 16 autobus del tipo normale e medio (investimento in fase di completamento);
- 1993 n° 46 autobus del tipo normale e medio;
- 1993 n° 3 autobus del tipo corto per il trasporto di persone con ridotte capacità motorie;
- 1994 n° 10 autobus tipo lungo o normale.

In riferimento ai veicoli ausiliari, data la vetustà degli stessi, nel triennio in questione si prevede la sostituzione di n° 5 Fiat Diesel e n° 1 Fiat 131 Diesel.

Per quanto attiene alle dotazioni tecnologiche dei mezzi sono previsti i seguenti investimenti:

- estensione della installazione di radiotelefono a tutto il parco autobus aziendale;
- sistema di rilevamento, raccolta, trasmissione dati a bordo dei veicoli (sistema di bordo);
- sistema di concentrazione ed elaborazione dati a terra (sistema di elaborazione dati);
- sistema di riferimento a terra (markers di terra).

Il sistema su esposto permetterà:

- lo scambio di messaggi in fonìa fra autobus in linea e centrale operativa e fra questa ed i mezzi di soccorso;
- di conoscere il numero di passeggeri trasportati e la distribuzione sul territorio fermata per fermata;
- di conoscere lo spazio percorso, il tempo e la posizione dei bus lungo le linee;
- di avere il quadro aggiornato delle situazioni di irregolarità rispetto ai programmi di servizio.

La serie dei dati rivenienti dal sistema esposto consentiranno all'Azienda di conoscere in termini precisi la domanda servita, nonché la stessa qualità del servizio.

La conoscenza di questi elementi permetterà all'Azienda di predisporre piani di interventi futuri al fine di perseguire una continua e crescente ottimizzazione delle attività aziendali. In seguito si riprenderà più dettagliatamente questo argomento.

IMPIANTI E STRUTTURE

L'ingombro medio di un autobus parcheggiato è di circa 60 mq.; a fronte di questo dato poiché l'Azienda ha in dotazione circa 200 autobus, necessita di una superficie, escludendo gli spazi di manovra e tutte le infrastrutture connesse, pari a 12.000 mq.. Attualmente la superficie a disposizione dell'Azienda è di circa 20.000 mq. insufficiente, comunque, a coprire tutte le sue necessità. Inequivocabilmente la realizzazione di una nuova sede centrale ed il raggruppamento in un'unica struttura dei vari

uffici dotati di spazi adeguati, valorizzerebbe le plurime attività aziendali.

L'obiettivo principale è, pertanto, la realizzazione della nuova sede; nel triennio di gestione del Piano Programma non è realistico prevederne la realizzazione, ma sicuramente sarà possibile la predisposizione e la definizione nei vari dettagli dei progetti di massima ed esecutivi, adeguati alle necessità aziendali; a tal fine è indispensabile una stretta collaborazione tra l'azienda e gli operatori preposti alla redazione dei progetti. L'onere della realizzazione della nuova sede ricadrà interamente sull'ente proprietario.

Poiché l'espletamento dell'iter di realizzazione della nuova sede ha tempi decisamente lunghi, e non è ulteriormente rinviabile un adeguamento della sede attuale, si prevede di attuare contestualmente i seguenti interventi:

- la realizzazione di nuovi uffici eventualmente in sopraelevazione agli attuali e riclassamento dei vecchi uffici;
- la realizzazione di impianto di riscaldamento e climatizzazione negli uffici;
- l'ampliamento o la nuova realizzazione di un locale magazzino;
- la realizzazione di due ulteriori buche di lavoro in officina sull'area occupata dai vecchi spogliatoi-bagni;
- il rifacimento del piazzale capannone officina;
- il completamento della recinzione in cemento armato prefabbricato;
- il riclassamento del capannone officina;
- la realizzazione dell'impianto di riscaldamento del capannone officina;
- la pavimentazione del piazzale antistante il locale spogliatoi per lo smaltimento delle acque piovane;
- la realizzazione di parcheggi per gli automezzi.

ATTIVITA' REPARTO OFFICINA E REPARTO AMMINISTRAZIONE

ATTREZZATURE

La continua evoluzione tecnologica nel campo degli allestimenti degli autobus impone un continuo rinnovamento e potenziamento tecnologico delle attrezzature in dotazione al Reparto Officina. In quest'ambito al fine di ottimizzare tutte le operazioni di manutenzione e conseguentemente di ridurre i tempi di intervento l'Azienda, annualmente, con il contributo sugli investimenti previsto dalla legge 13/82, predispone programmi per l'acquisto delle varie attrezzature occorrenti al reparto. Nel triennio in questione s'intende proseguire la linea già precedentemente tracciata potenziando e rinnovando nei vari reparti tutte le attrezzature risultanti rispettivamente insufficienti o obsolete.

TECNOLOGIE

Nella realtà aziendale si riscontra un significativo impiego dell'informatica nelle aree amministrativo-contabile, gestione del personale e turnazione degli agenti di movimento.

Allo stato attuale si registra un fabbisogno di informatizzazione ulteriore, con programmi orientati a completare o potenziare l'area amministrativo-contabile e la gestione del magazzino. L'Azienda intende estendere l'utilizzo dei sistemi informativi ai vari reparti aziendali, eliminando la compartimentazione in cui attualmente la stessa versa e creando così le condizioni per realizzare un efficace interscambio di dati e di informazioni per una migliore gestione.

Solo l'utilizzo di sistemi per il controllo e la regolazione dell'esercizio basati su tecnologie informatiche e di telecomunicazioni può permettere all'Azienda di conseguire sia in tempi brevi (con interventi efficaci sulla regolarità dei servizi), che in tempi lunghi (con l'aiuto di sistemi di monitoraggio dell'andamento della domanda, dei tempi di percorrenza ed altri parametri), una pianificazione dell'esercizio, intesa come miglioramento dei servizi offerti e di eventuali ridefinizioni della rete, ottimizzando le risorse umane e materiali con notevoli vantaggi dal punto di vista gestionale.

L'implementazione dei sistemi informativi può permettere all'Azienda di introdurre il controllo di gestione budgetario (contabilità industriale) a qualsiasi livello di struttura.

Di conseguenza, attraverso controlli continuativi, sarà possibile confrontare quanto preventivato con i risultati raggiunti ed individuare quindi funzioni ed eventuali responsabilità in modo preciso. Si prevedono, in conclusione, i seguenti interventi:

- il potenziamento tecnologico dell'Ufficio C.E.D.;
- la meccanizzazione della gestione Magazzino;
- il potenziamento dell'Ufficio Ragioneria;
- la meccanizzazione di vari uffici.

Si rammenta quanto esposto in questo paragrafo in ordine alla previsione della ristrutturazione della rete e dei servizi mediante l'acquisto di un sistema di rilevazione di mezzi e passeggeri.

OTTIMIZZAZIONE PERSONALE

RIQUALIFICAZIONE

Dall'analisi dei dati si è evidenziato che il costo del personale rappresenta quindi circa il 68% dei costi totali. Tale variabile rappresenta l'elemento chiave per il successo di un'Azienda.

Ad una riduzione di personale certamente consegue una diminuzione dei costi; non sempre comunque, in termini assoluti, tale eventualità rappresenta un beneficio per l'Azienda se ad essa fa seguito una perdita di produttività e dei ricavi.

L'indirizzo è di ottimizzare l'utilizzazione delle risorse umane, creando le condizioni ed i presupposti per migliorare non solo i processi produttivi ma anche la qualità e la quantità del servizio offerto.

Per fare ciò occorre elevare il rendimento del personale attraverso degli interventi mirati, onde eliminare gli ostacoli che si frappongono alla sua piena utilizzazione; occorre pertanto rimuovere le cause di:

- natura tecnica (carenza di strumenti e tecnologie avanzate);
- natura organizzativa (ottimizzazione dei processi produttivi e delle attività aziendali);

- natura strutturale in riferimento alla composizione del personale (carenza di personale altamente qualificato);
- natura fisiologica (causa imputabile a carenze funzionali del soggetto);
- natura psicologica (legata agli atteggiamenti e comportamenti del personale).

Per eliminare gli ostacoli su esposti occorre realizzare quanto descritto in precedenza nella totalità degli interventi.

Circa la qualificazione del personale, L'Azienda dovrà predisporre una programmazione per l'attività di formazione professionale che coinvolga le varie categorie di dipendenti. Attraverso la riqualificazione del personale sarà possibile elevare la qualità del servizio offerto anche attraverso una maggiore sensibilizzazione dello stesso personale in direzione di comportamenti ed atteggiamenti più responsabili nella gestione della cosa pubblica.

Per quanto attiene alla gestione del personale, premesso che si intende mantenere la dotazione organica attualmente presente, corrispondente a circa 675 unità, occorrerà operare esclusivamente sulla distribuzione della stessa nei vari reparti e rimpiazzare gli agenti che raggiungeranno la quiescenza con personale specializzato e dotato di professionalità specifica in relazione all'impiego cui è destinato.

NUOVI MODELLI ORGANIZZATIVI E DI TURNAZIONE NELLA GESTIONE DEL PERSONALE

Si vuole esplicitare in questo paragrafo alcuni interventi indirizzati alla ottimizzazione dell'utilizzo del personale.

TURNI DI GUIDA

Sarà programmata, una turnazione generale, con la realizzazione di due gruppi di lavoro composti rispettivamente, il primo dai conducenti di linea ed il secondo dagli agenti di movimento. Questi ultimi dovranno svolgere turni di lavoro promiscuo ricoprendo mansioni di guida, esazione, verifica dei titoli di viaggio, capolinea e rimessaggio.

Gli agenti previsti nella turnazione con la qualifica "ruolo in esaurimento" saranno inseriti nella turnazione degli agenti di movimento.

TURNI DI CAPOLINEA

Gli agenti appartenenti a questo gruppo saranno inseriti nella turnazione generale con l'eliminazione di tutti i turni in sovrannumero che, come detto, saranno espletati dagli agenti di movimento.

MANUTENZIONE MEZZI

Sarà utilizzato, in base alle esigenze aziendali, il personale qualificato e specializzato secondo la professionalità acquisita e posseduta nell'ambito del livello di appartenenza, indipendentemente dai precedenti schemi di suddivisione per gruppi settoriali.

I Capi Tecnici assegneranno giornalmente i lavori alle singole squadre che faranno fronte ad ogni tipologia di intervento richiesto.

RIQUALIFICAZIONE REPARTO MANOVRATORI

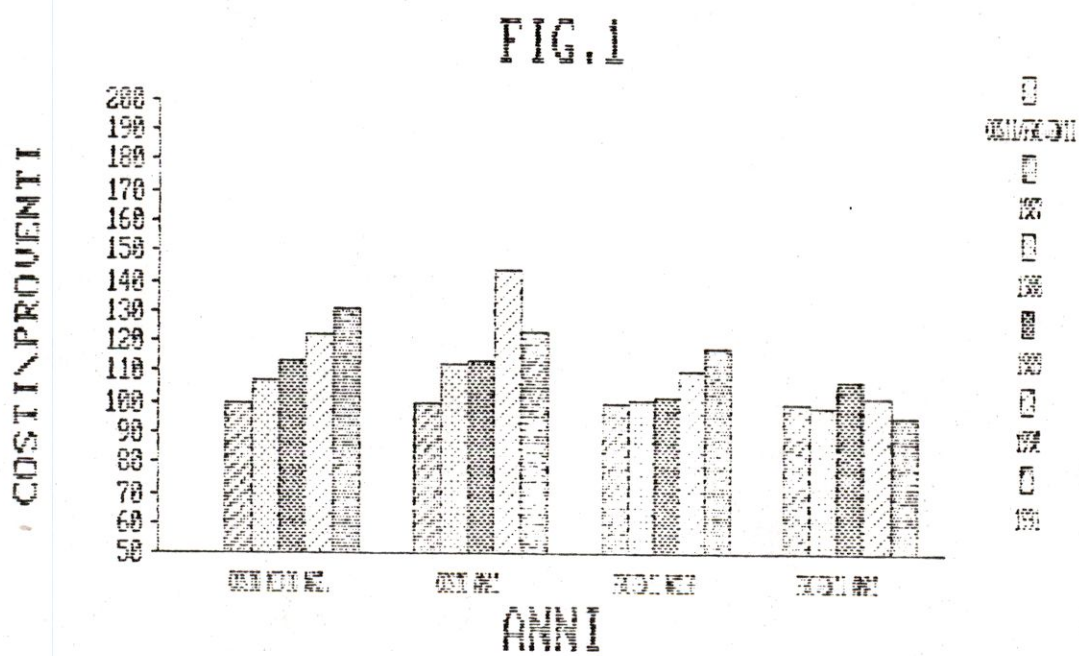
Gli agenti appartenenti a tale reparto saranno impiegati in parte nei processi produttivi dell'Officina Deposito e in parte, previa riqualificazione, nei vari reparti diversi.

ISTITUZIONE UFFICIO SERVIZI FISCALI

Con i provvedimenti collegati alla legge finanziaria 1992 è stato introdotto, a carico delle aziende con determinate caratteristiche, l'onere di sostituirsi ai propri dipendenti che ne fanno richiesta, nell'obbligo di dichiarazione dei propri redditi.

Tutto ciò comporterà per l'Azienda, a partire dal prossimo anno, l'istituzione di un apposito ufficio destinato a gestire tutti i dati raccolti per ciascun dipendente, ad elaborarli ed a conguagliare sulle retribuzioni le imposte da versare all'Erario o i rimborsi di imposta da chiedere allo stesso.

Di conseguenza occorrerà provvedere istituendo ufficio di informatiche, sia per quel che concerne l'hardware, al fine di consentire la gestione della grossa mole di dati che l'ufficio dovrà immagazzinare, sia per quello che riguarda il software, che dovrà utilizzare gli archivi anagrafici e le procedure già in essere per le retribuzioni, integrandole con altre che consentiranno l'effettuazione dei predetti conguagli.



COSTI/PROVENTI

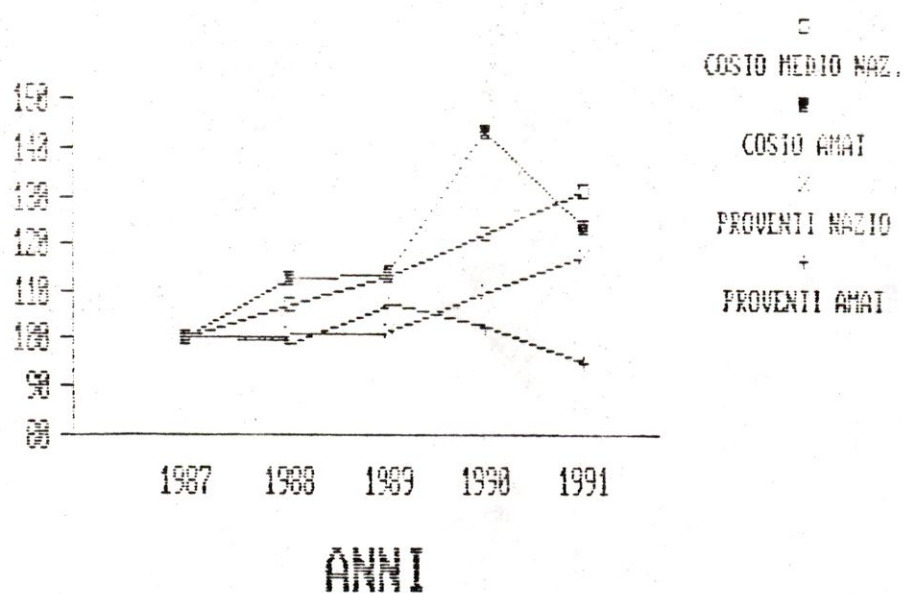
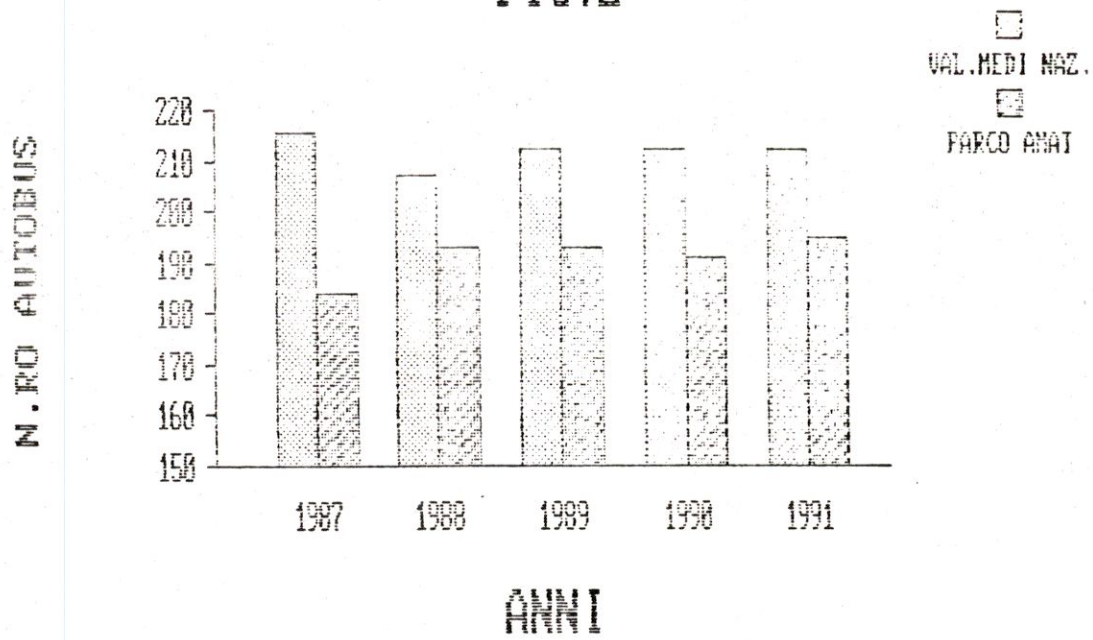
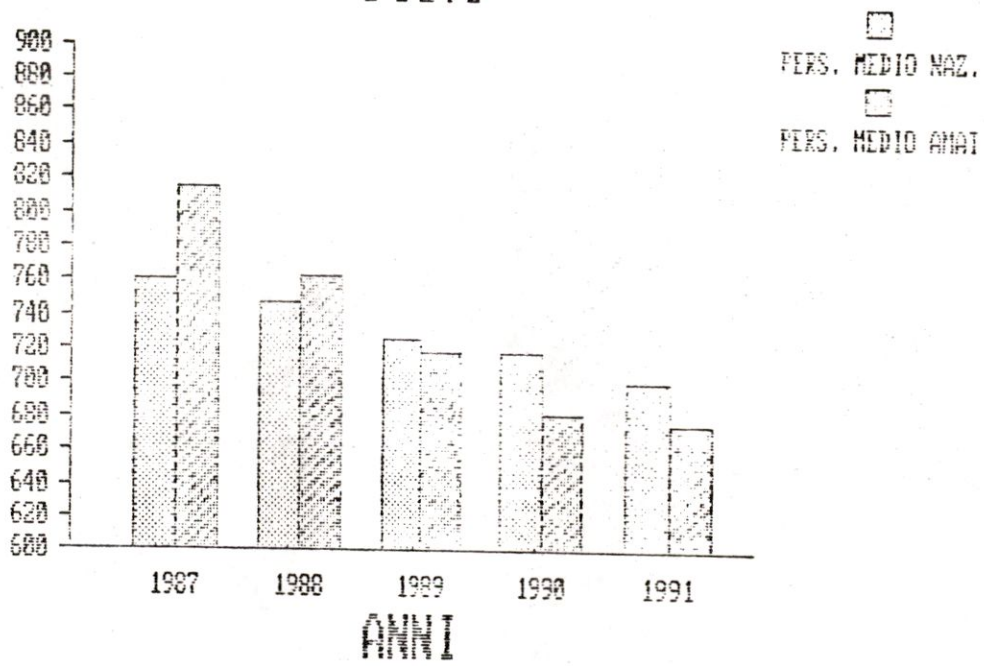


FIG. 2



PERS. COMUNICAZ.

FIG. 3



Km PER AUTOBUS

FIG. 4

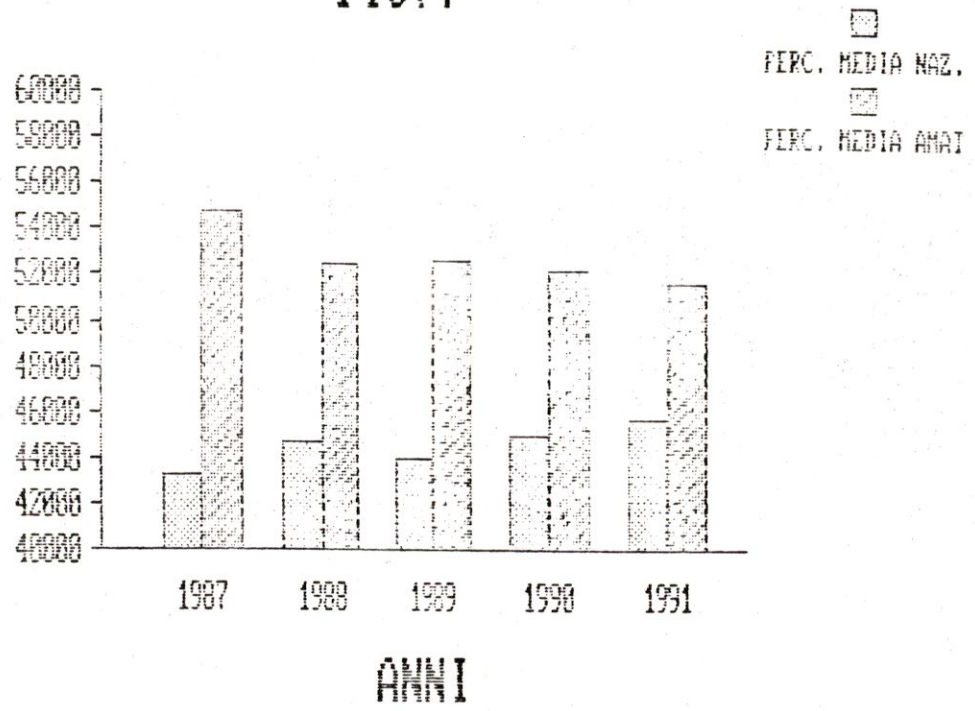


FIG.5

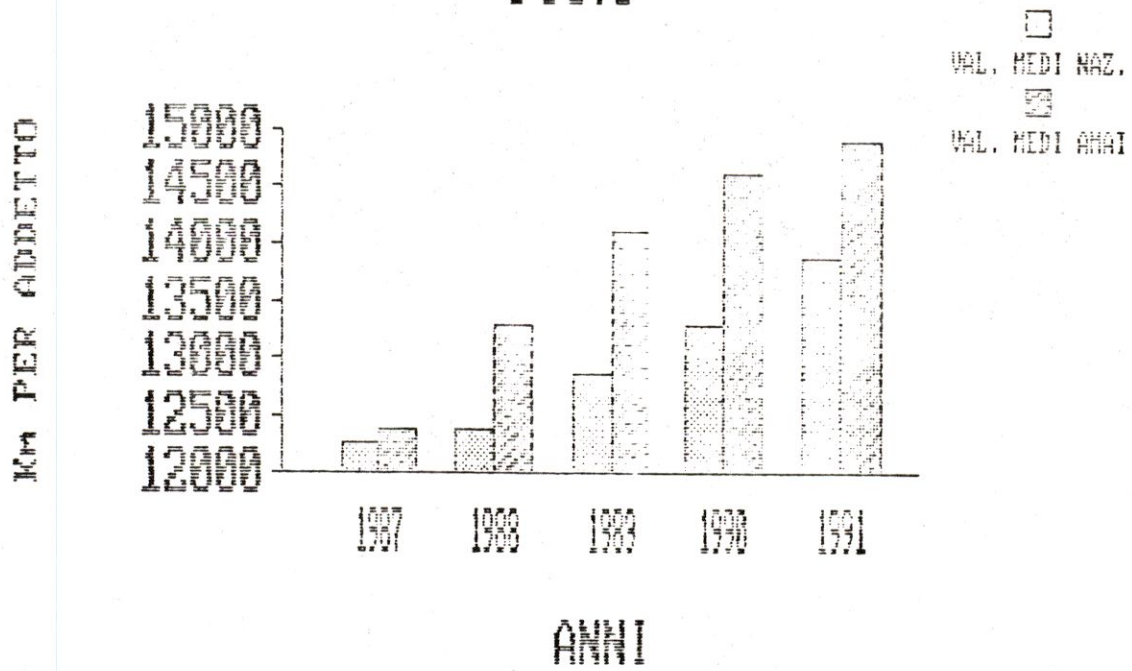
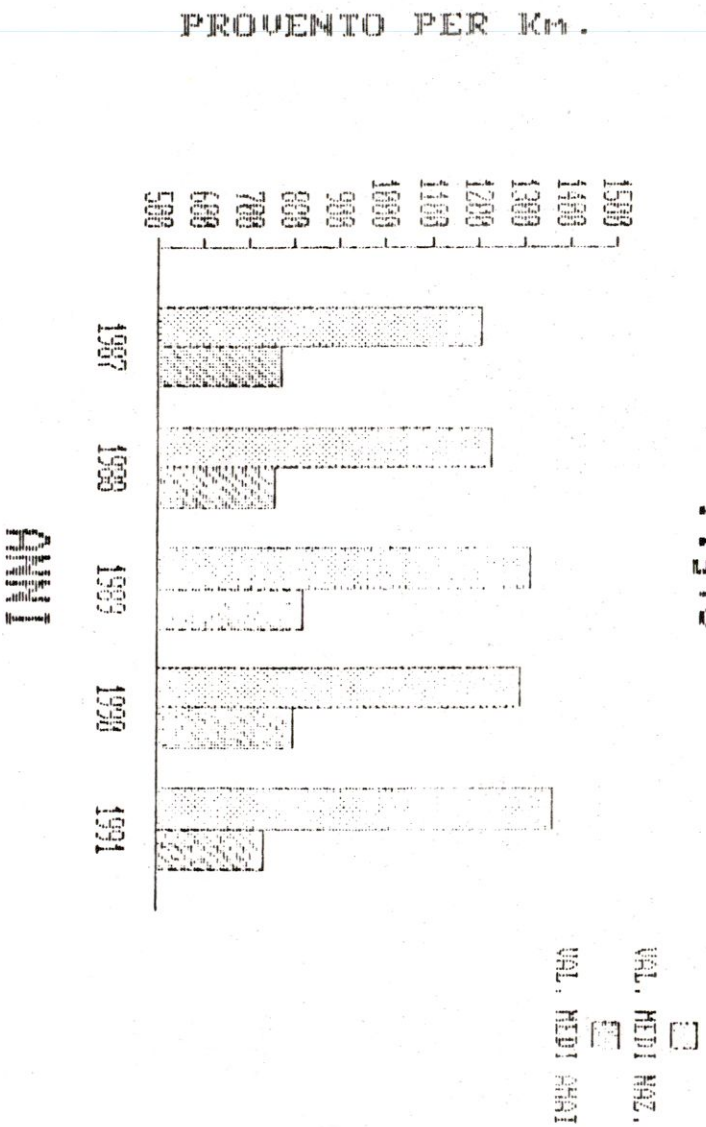
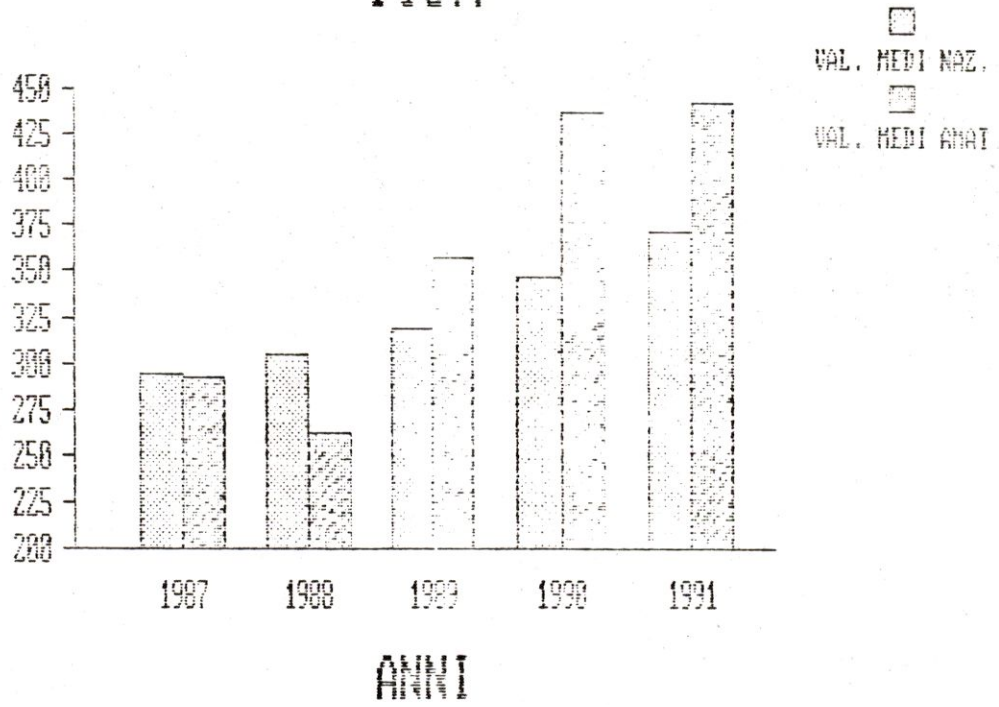


fig.6



PERCENTO PER VIAGGIATURE

FIG.7



PROVENTO PER VIAGGIATORE

FIG.7bis

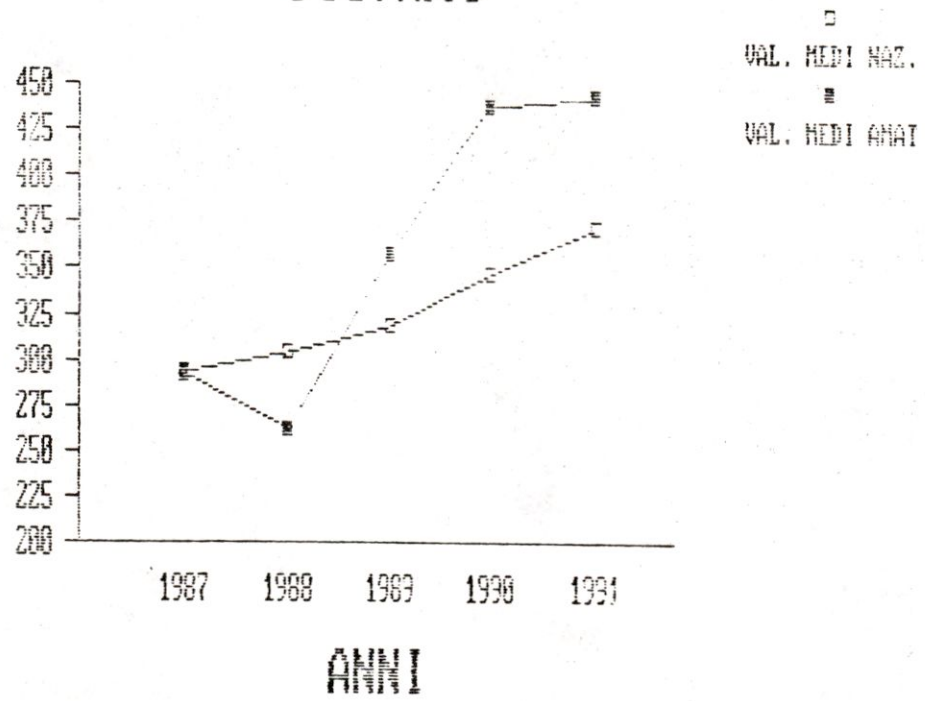
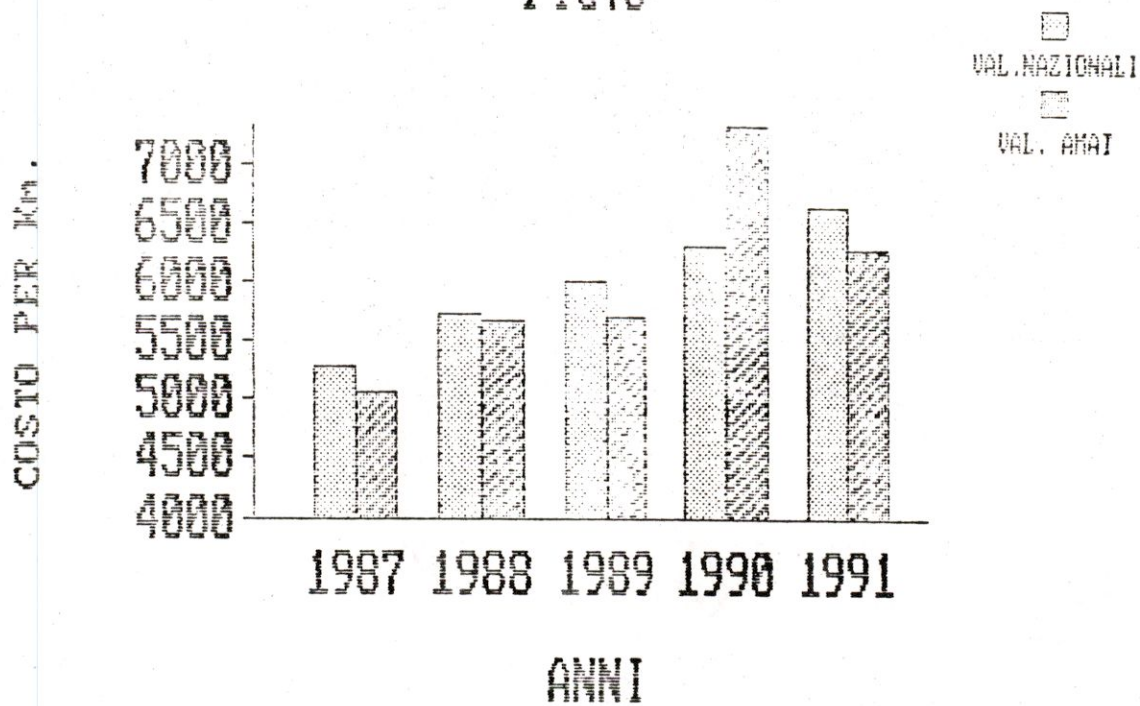
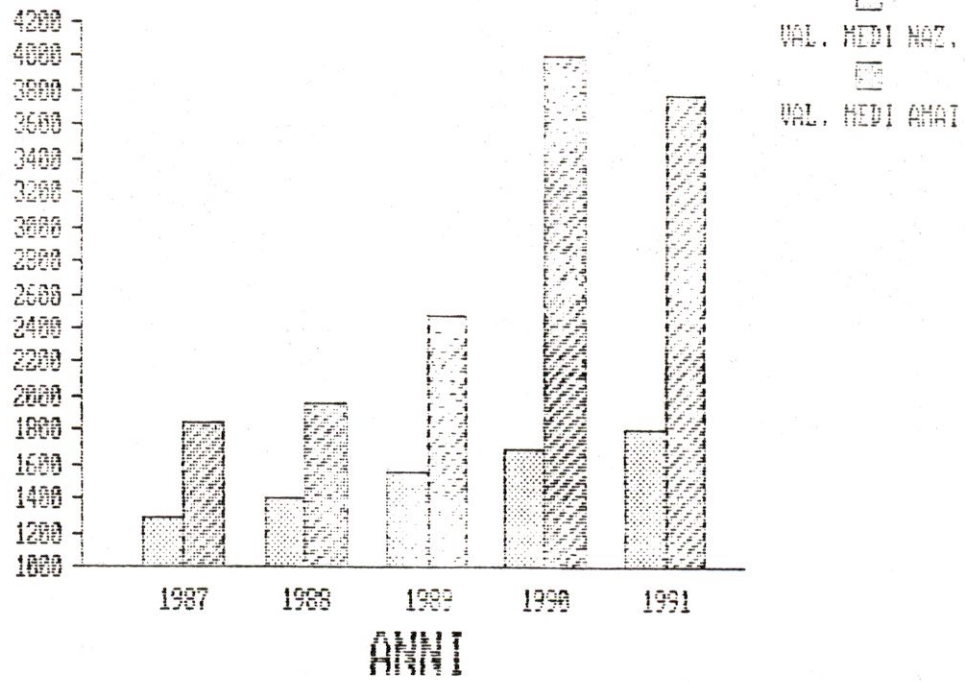


FIG. 8



COSTO x VIAGGIATORE

FIG.9



COSTO x VIAGGIATORE

FIG. 9bis

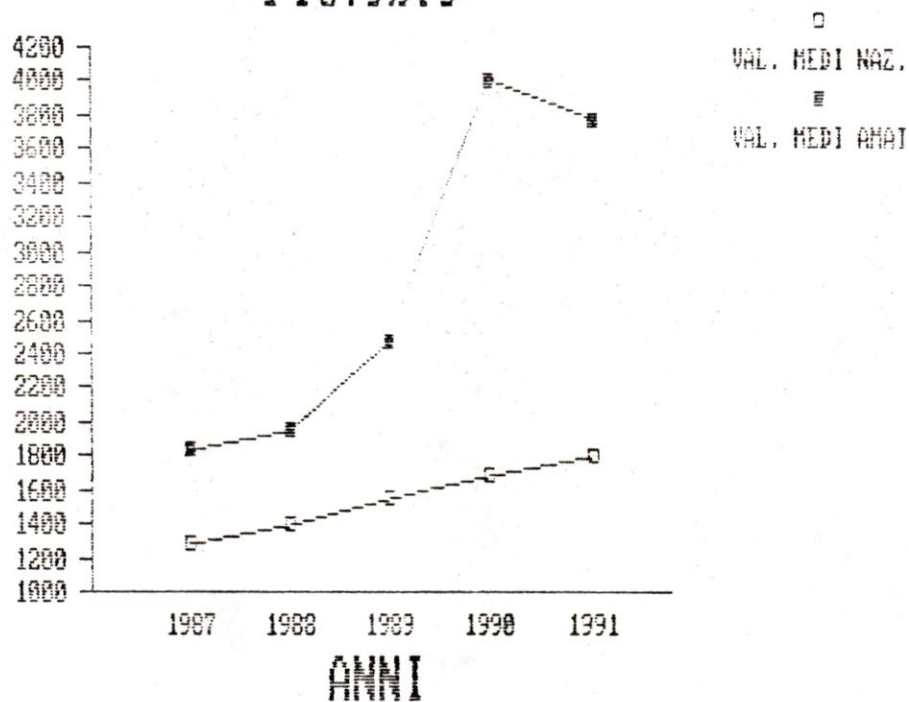
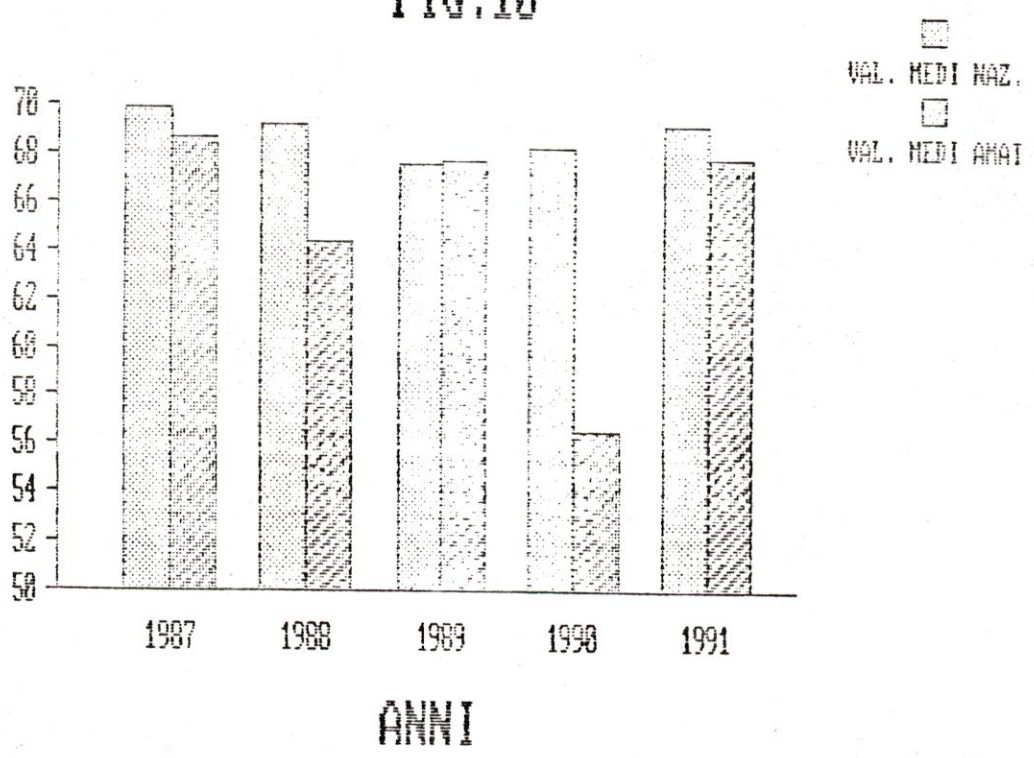


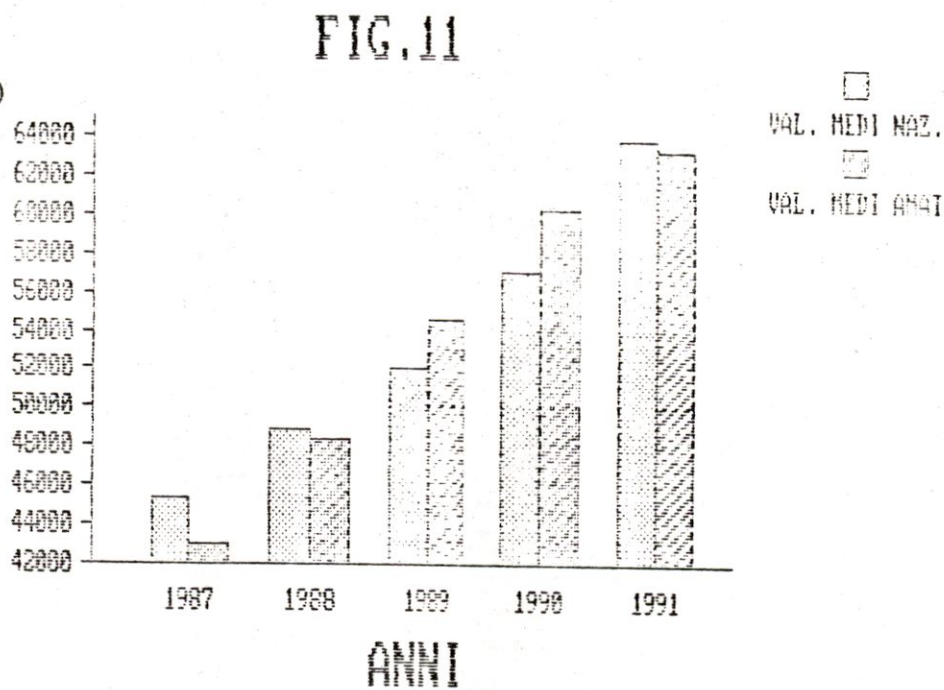
FIG. 10

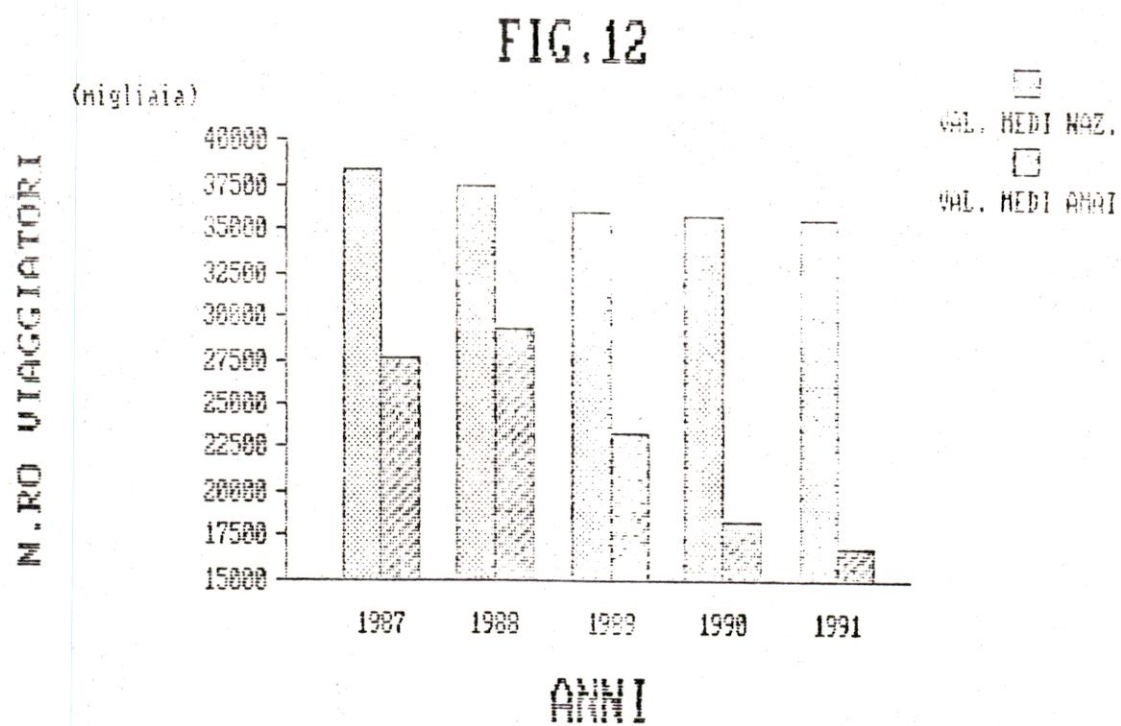
COS. PER. NCOS. TOT. (%)



COSTO MEDIO PERSONALE

(migliaia)

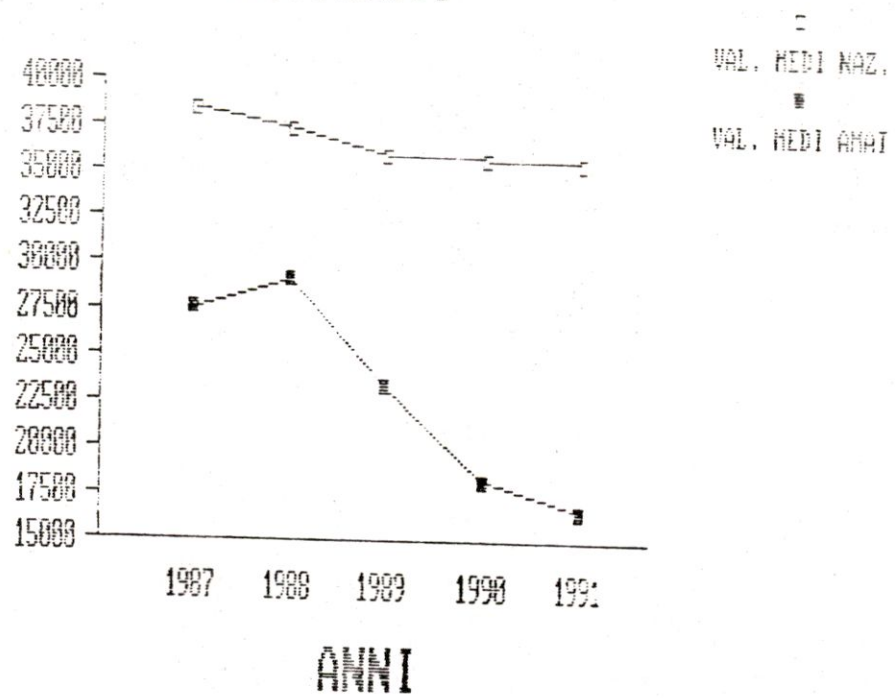




N.RO VIAGGIATORI

(migliaia)

FIG. 12bis



BILANCIO ECONOMICO TRIENNIO 1992/1994

Il bilancio economico di previsione per il triennio 1992/1994 redatto secondo lo schema di cui al D.M. 4/2/1980 quantifica in modo generale a valori monetari costanti gli interventi previsti nel piano programma e i costi e i ricavi per i singoli esercizi.-

BILANCIO ECONOMICO TRIENNIO 1992/1994 - C O S T I -

DESCRIZIONE	CONSUNTIVO 1989	CONSUNTIVO 1990	PREVENTIVO 1991	PREVENTIVO 1992	PREVENTIVO 1993	PREVENTIVO 1994
- ACQUISTI - CONSUMI	4.730	5.117	6.084	6.406	6.419	6.675
- MANUTENZIONI- RIPARAZIONI	159	190	235	235	275	286
- PERSONALE	39.913	42.240	41.518	42.679	44.961	46.759
- IMPOSTE E TASSE (I.V.A.)	1.321	2.935	3.167	2.785	5.193	2.843
- ALTRI COSTI DI ESERCIZIO	4.032	2.462	2.947	3.127	3.247	3.332
- ONERI FINANZIARI	1.979	1.739	1.625	480	1.950	1.800
- AMMORTAMENTI	1.903	2.196	2.188	2.688	2.318	2.502
- ACCANTONAMENTI	10	==	2.760	2.930	3.115	3.150
TOTALI COSTI	54.047	56.879	60.524	61.330	67.478	67.347

BILANCIO ECONOMICO TRIENNIO 1992/1994 - R I C A V I -

DESCRIZIONE	CONSUNTIVO 1989	CONSUNTIVO 1990	PREVENTIVO 1991	PREVENTIVO 1992	PREVENTIVO 1993	PREVENTIVO 1994
RICAVI PRINCIPALI						
-Biglietti di corsa semplice	4.289	4.961	4.880	6.000	7.200	7.200
-Titoli a Tariffa ridotta	4.041	2.988	3.810	3.196	3.312	4.836
-Servizi Speciali	641	310	660	400	150	150
1° PARZIALE	8.971	8.259	9.350	9.596	10.662	12.186
CONTRIBUTI REGIONALI	401	401	401	401	401	401
CONTRIB.REG."F.DO NAZION.TRASPORTI"	37.094	33.223	36.500	43.474	45.564	47.749
RIVALSE E RICAVI DIVERSI	1.599	1.114	300	303	2.803	2.803
INTERESSI ATTIVI	===	1	===	===	===	===
CAPITALIZZAZIONI (I.V.A. su INV.)	===	1.339	1.664	1.036	3.209	949
ALTRE VOCI	===	4.000	7.000	===	===	===
2° PARZIALE	39.094	40.078	45.865	45.214	51.977	51.902
TOTALE	48.065	48.337	55.215	54.810	62.639	64.088
PERDITA DI ESERCIZIO	5.982	8.542	5.309	6.520	4.839	3.259
TOTALE RICAVI	54.047	56.879	60.524	61.330	67.478	67.347

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

INTERVENTI		IMPORTO GLOBALE		EROGAZIONI FINANZIARIE				FINALITA'	DATA PRESUNTA ULTIMAZ.	FONTI DI FINANZIAMENTO
N. ORD.	DESCRIZIONE	COSTI DIC.1991	COSTI PREVISTI A FINE OPERA	1992	1993	1994	OLTRE 1994			
1	Riclassamento palazzina uffici	297	357	140	217			Ripristino funzionalità ambienti di lavoro	1993	Autofinanziamento
2	Ristrutturazione Reparti Officina e Uffici distaccati	107	107		107			Miglioramento ambienti di lavoro	1993	Autofinanziamento
3	Acquisto di n.16 nuovi autobus	4.641	4.825	4.825				Anmodernamento parco	1992	{ 75% F.N.T. 25% Contrazione mutuo
4	Acquisto di n.46 nuovi autobus	14.556	16.011		16.011			Anmodernamento parco	1993	{ 75% F.N.T. 25% Contrazione mutuo
5	Acquisto di n.3 autobus per portatori di handicap	400	400			400		Trasporto portatori di handicap	1993	{ 75% F.N.T. 25% Contrazione mutuo
6	Acquisto di n.10 nuovi autobus	3.100	3.100			3.100		Anmodernamento parco	1994	{ 75% F.N.T. 25% Contrazione mutuo
7	Ristrutturazione carrozzerie n.45 autobus	1.060	1.183	393	430	460		Rifacimento carrozzerie	1994	Autofinanziamento
8	Acquisto n.6 autovetture	111	111	36	75			Rinnovo parco autovet.	1993	Autofinanziamento
9	Realizzazione impianto riscaldamento capannone officina	238	297		297			Miglioramento ambienti di lavoro	1993	Autofinanziamento
10	Costruzione n.2 buche lavoro	119	119		119			Potenziamento strutture	1993	Autofinanziamento
11	Opere adeguamento alle norme di prevenzione incendi	71	71		71			Adeguamento alle norme in materia di sicurezza	1993	Autofinanziamento
12	Acquisto di macchinari per l'officina	119	131		131			Potenziamento e rinnovo macchinari	1993	{ 75% F.N.T. 25% Autofinanziamento
13	Acquisto di mobili e macchine per gli uffici	90	90	30	30	30		Rinnovo dotazione per uffici	1994	Autofinanziamento
14	Acquisto n.20 emettitrici stradali di biglietti	215	833		458	375		Potenziamento rete distribuzione biglietti	1994	{ 75% F.N.T. 25% Autofinanziamento
15	Acquisto attrezz. per il CED	274	274	274				Potenziamento C.E.D.	1992	Autofinanziamento
16	Acquisto attrezzature officina e deposito	297	297	59	119	119		Potenziamento e rinnovo attrezzature varie	1994	{ 75% F.N.T. 25% Autofinanziamento
17	Installazione sistema rilevamento dati del traffico	1.798	1.798		600	599	599	Ottimizzazione efficienza del servizio	1995	{ 75% F.N.T. 25% Autofinanziamento
18	Estensione installaz. radiotelefoni interno parco bus	500	500			250	250	Completamento rete	1995	{ 75% F.N.T. 25% Autofinanziamento
19	Rifac.pavimento piazzale int. capannon.offic.e piazz.spogl.	400	400			400		Miglioramento strutture	1994	Autofinanziamento
20	Completamento recinzione area aziendale in cemento armato	70	70			70		Miglioramento strutture	1994	Autofinanziamento
21	Ristruttur.capannone officina	100	100			100		Miglioramento strutture	1994	Autofinanziamento
22	Realizzazione parcheggio autoveicoli dei dipendenti	40	40			40		Miglioramento strutture	1994	Autofinanziamento
TOTALI		28.603	31.114	5.757	18.665	5.943	849			

SVILUPPO COSTI CONNESSI AGLI INVESTIMENTI

In relazione alle previsioni di investimento a bilancio nei vari
esercizio si prevedono i seguenti incrementi di costo :

(milioni di lire)

C O S T I	I N C R E M E N T I			
	1992	1993	1994	T O T A L E
- AMMORTAMENTO SU NUOVI INVESTIMENTI	549	739	1.223	2.511
- INTERESSI SU MUTUI	==	550	700	1.250
	549	1.289	1.923	3.761

21



SECU
M
A

A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti - Taranto

COPIA DI DELIBERAZIONE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Approvazione Piano Programma ed annesso bilancio pluriennale 1992 - 1994.

AMAT - TARANTO
29.10.92 007447
SEGRETERIA GENERALE

L'anno millenovecentonovantadue, il giorno 4 (quattro)

del mese di Settembre, alle ore 18.30 in TARANTO e nella

sede dell'Azienda;

si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice nelle persone dei Signori:

Francesco W. POGGI (a.) PRESIDENTE

MEMBRI EFFETTIVI

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Arturo MASI ff. PRESIDENTE
(giusta delega del 4/07/1991) | 3. Vincenzo CHIARELLI |
| 2. Giuseppe MASTROMARINO | 5. Eduardo MURIANO (a.) |
| 4. Giuseppe HARDELLI | 7. Anselmo NEVOLI |

MEMBRI SUPPLEMENTI

Armando MASSAFRA (con diritto a voto) - **Francesco ZUCARO (a.)**

Assiste il Direttore dell'Azienda ~~xxxxxx~~ sig. **FERRANTE Giuseppe**

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. **FERRANTE Francesco**

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

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- VISTO l'art. 3 della Legge 23/aprile/1981, n.153;
- VISTI gli artt. 38 e 39 del D.P.R. 4/ottobre/1986, n.902;

- VISTO il piano-programma relativo al triennio 1992-1994 con annesso il bilancio pluriennale riferito allo stesso periodo, redatto in conformità alle innanzi citate disposizioni legislative;
- A VOTI unanimi e con il voto consultivo favorevole del Direttore di Esercizio

DELIBERA

- di approvare il piano-programma e l'annesso bilancio pluriennale relativi al triennio 1992 - 1994 redatti in conformità alle disposizioni di legge vigenti, che vengono allegati al presente provvedimento come parte integrante e sostanziale dello stesso.

IL SEGRETARIO
F/to FERRANTE Francesco

Visto : IL COMMISSARIO DELEGATO
ff. PRESIDENTE
F/to : avv. Arturo M A S I

P.C.C. :

IL SEGRETARIO
Della Commissione Amministrativa
(Ferrante Francesco)

REGIONE PUGLIA
Sezione Provinciale Decentrata di Controllo
sugli Atti degli Enti Locali
TARANTO

Prot. n. 9509

15 OTT 1992

La Commissione nella seduta del

prende atto subordinatamente all'approvazione del
Consiglio Comunale -

Taranto, il 16 OTT 1992



f.to Prof. A. Blabber
p. c. c. Il Segretario
Reg. Roberto Fischetti

comunicata all'Amministrazione Comunale il

ratificata dalla Giunta Municipale nella seduta del

in esecuzione il

Il Direttore

A.M.A.T.

Del. n. 244

COPIA X ME



Elez. Anni 76 Maggio 1990

AMAT *11*

CITTÀ DI TARANTO

SEC. *f*
N. 297
Spazio 16 DIC. 1992

COPIA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO

Approvazione Deliberazione assunta dalla Commissione Amministratrice
A.M.A.T. n.244 del 4/09/1992 avente per oggetto: Approvazione Piano
 Programma ed annesso bilancio pluriennale 1992 - 1994.-

AMAT - TARANTO
 16.02.93 001278
 SEGRETERIA GENERALE

L'anno millenovecentonovanta due il giorno dieci del mese di Dicembre
 alle ore 18,00, in Taranto ~~e nel Palazzo di Città.~~ **Presso la Sala delle Adunanze del Consiglio Prov.le**

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

Sig. **Roberto della Torre - Sindaco** con l'assistenza del Segretario Generale

Sig. **Dr. Giuseppe Pennacchia**

Eseguendo l'appello nominale dei Consiglieri, sono risultati:

		Assenti			
1	MELUCCI Nicola	1	26	DI CUIA Carmelo	
2	CARDUCCI Alfengo		27	POMES Vincenzo	
3	MONFREDI Cosimo		28	SANSONE Alfonso	
4	D'ADDARIO Bartolomeo V.		29	ARMENTANI Michele	
5	BOCCUNI Francesco	2	30	DI LORENZO Filippo	
6	LA GIOIA Giovanni		31	VIOLA Vittorio	
7	TUCCI Michele		32	PEDULLA' Gianfranco	
8	RUGGIERO Alberto		33	VENTURINI Alfredo	
9	DELLA TORRE Roberto		34	CARELLI Angela	
10	MANCINI Luigi		35	CASAVOLA Antonio	
11	ACCARDI Gennaro		36	D'AMBROSIO Giuseppe	
12	ANDRISANI Vincenzo Raffaele		37	CITO Giancarlo	
13	INFESTA Nicola		38	DE COSMO Gaetano	
14	LEONE Eustachio		39	NOTARISTEFANO Domenico	
15	CAFORIO Cosimo		40	ROSA Giovanni	
16	STEFANO Ippazio		41	BOZZA Agostino	
17	BATTAFARANO Giovanni		42	ORZELLA Raffaele	
18	MINEO Luciano		43	DORO Santino	
19	CASSETTA Cosimo		44	LATAGLIATA Emanuele	
20	CERVELLERA Alfredo		45	DE MARTINO Michele	
21	DE SALVE Leonardo		46	RUTA Antonio	
22	MICELI Leonardo		47	AVERSA Francesco	
23	DE TOMASO BONIFAZI Anna		48	FALLONE Salvatore	
24	ZELATORE Elisabetta		49	RAGO Francesco	
25	RUSCIANO Pietro		4	50	STOLA Valentino

COMUNE DI TARANTO
 21 GEN. 1993
 UFFICIO CARNETTO
 POSTA IN ARRIVO

IN UNO DEI RIENTRI COMUNALI

Richiamata la discussione generale svoltasi sui temi dei bilanci riportata in verbale n.396 che precede;

Vista la nota n.1301/92 dell'8/09/1992, qui pervenuta il 9/09/1992 con cui la Commissione Amministratrice A.M.A.T. trasmette a questa Amministrazione Comunale la Deliberazione n. adottata dalla stessa nella seduta del 4 Settembre 1992 n.244 relativa all'argomento di cui all'oggetto;

Considerato che ai sensi dell'art.16 del T.U. 15.10.1925 n.2578, e art.72 1° Comma del D.P.R. 4.10.1986/902, occorre l'approvazione da parte del Consiglio Comunale;

Vista la legge 8 giugno 1990, n.142;

Visto il parere favorevole di regolarità tecnica espresso ai sensi dell'art.53 della legge 8 giugno 1990, n.142 in data 10.9.92 dal responsabile del servizio ^{dal} Dott. Giovanni Ferrucci;

Visto il parere favorevole di regolarità contabile espresso ai sensi dell'art.53 della legge 8 giugno 1990, n.142 in data 17.9.92 dal Responsabile di ragioneria Dott. Luigi Lubelli;

Visto il parere favorevole di legittimità espresso dal Segretario Generale Dott. Giuseppe Pennacchia in data 22.9.92 ai sensi dell'art.53 della legge 8 giugno 1990, n.142; che così recita: "Parere favorevole dando atto che la proposta e' stata trasmessa alla Commissione ^{Consigliare Bilancio} in data 23.9.92, come accertato nella stessa data";

Con voti 26 favorevoli, 17 contrari (Battafarano, Mineo, Cervellera, Cassetta, Rusciano, De Salve, Miceli, Cito, De Cosmo, Notaristefano, Orzella, Fallone, Stola, Rago, Sansone, Di Lorenzo, Di Cuia) e 1 astenuto (D'Addario) resi per alzata di mano dai 44 Consiglieri presenti

D E L I B E R A

- 1°) di approvare e fare propria la deliberazione n.244 del 4/09/1992 della Commissione Amministratrice A.M.A.T. avente per oggetto il medesimo della presente;
- 2°) di dare atto che sono stati espressi i pareri previsti dall'art.53 della legge 142/90 così come evidenziati in premessa.

Del che è verbale.

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

Si attesta che la presente deliberazione è ~~stata pubblicata~~ ^{in corso di pubblicazione} all'Albo Pretorio del Comune
AC 16 DIC. 1992 AC 31 DIC. 1992

Taranto, 16 DIC. 1992

Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo

Visto: IL SINDACO



IL SEGRETARIO GENERALE

IL SEGRETARIO GENERALE

REGIONE DELLA PUGLIA

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

N. 12915

LA COMMISSIONE PROV. DI CONTROLLO NELLA SEDUTA DEL 1 2 GEN. 1993
prende atto

Taranto, li 1 3 GEN. 1993

p.c.c. IL SEGRETARIO

Reg. Roberto Fischetti



IL PRESIDENTE
Prof. Avv. Domenico RANA

29 GEN. 1993

Taranto, li

Per copia conforme all'originale e per uso amministrativo.

Taranto, li



IL SEGRETARIO GENERALE

IL COAD. DI SEZ/NE DELEGATO
(Licciardello Giuseppe)



**AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO**

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 791451 (n. 5 linee urbane)
Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale n. 00146330733

Taranto, 8/settembre/1992

N. di protocollo 139/H/92 Rip.
Risposta a N. del
Allegati N.

**Al Sig. S I N D A C O
del Comune di**

T A R A N T O

RACCOMANDATA A MANO

**e p.o.c. All'Ufficio Servizi Municipalizzati
del Comune di**

T A R A N T O

OGGETTO : Trasmissione deliberazioni.

Compiegata alla presente trasmettiamo, in triplice copia, le sottoidicate deliberazioni assunte dalla Commissione Amministratrice nella seduta del 4/settembre/1992, di competenza del Consiglio Comunale, ai sensi dell'art. 72 del D.P.R. n. 902 del 4/ottobre/1986:

- Del. n. 243 - "Bilancio preventivo economico per l'esercizio 1993".
- Del. n. 244 - "Approvazione Piano Programma ed annesso bilancio pluriennale 1992-1994".

Distinti saluti.

*P.2.
F. Ferrante
8/09/92*

CAPO AREA
SEGRETARIA GENERALE
(Francesco FERRANTE)



**AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO**

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 791451 (n. 5 linee urbane)
Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale n. 00146330733

Taranto, 8/settembre/1992

N. di protocollo 188/H87 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

**Al Sig. S I N D A C O
del Comune di**

T A R A N T O

RACCOMANDATA A MANO

e p.o.c. All'Ufficio Servizi Municipalizzati
del Comune di

T A R A N T O



OGGETTO : Trasmissione deliberazioni.

Compiegata alla presente trasmettiamo, in triplice copia, le sottoindicate deliberazioni assunte dalla Commissione Amministratrice nella seduta del 4/settembre/1992, di competenza del Consiglio Comunale, ai sensi dell'art. 72 del D.P.R. n. 902 del 4/ottobre/1986:

- Del. n. 243 - "Bilancio preventivo economico per l'esercizio 1993".
- Del. n. 244 - "Approvazione Piano Programma ed annesso bilancio pluriennale 1992-1994".

Distinti saluti.

CAPO AREA
SEGRETARIA GENERALE
(Francesco FERRANTE)

p.2.
[Handwritten signature]
8/09/92



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

Taranto, 8/settembre/1992

Via C. Battisti, 657 - Tel. (099) 791451 (n. 5 linee urbane)
Telefax (099) 794247 - Codice Fiscale n. 00146330733

N. di protocollo 1290/92 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

Spett/le REGIONE PUGLIA
Sezione Provinciale Decentrata
di Controllo sugli Atti degli
Enti Locali
Via De Cesare, 102

RACCOMANDATA A MANO

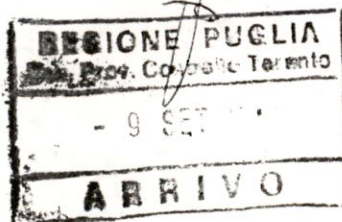
T A R A N T O

Per opportuna conoscenza trasmettiamo oggetto delle sottoindicate deliberazioni assunte dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda, nella seduta del 4/settembre/1992, di competenza dell'Amministrazione Comunale:

- Del. n. 243 - "Bilancio preventivo economico per l'esercizio 92".
- Del. n. 244 - "Approvazione Piano Programma ed annesso bilancio pluriennale 1992-1994".

Distinti saluti.

CAPO AREA
SEGRETARIA GENERALE
(Francesco FERRANTE)





AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO
VIA C. BATTISTI, 657 - TEL. (099) 791451 (N. 5 LINEE URBANE)

30/settembre/1992
74100 Taranto,

N. di protocollo 1579/92 Rif.
Risposta a N. del
Allegati N.

Spett/le REGIONE PUGLIA
Sezione Provinciale Decentrata
di Controllo sugli Atti degli
Enti Locali
Via De Cesare, 102

RACCOMANDATA A MAND

T A R A N T O

OGGETTO : Trasmissione deliberazioni richieste.

Facciamo seguito alla Vs/ nota del 23/settembre u.s. - prot.n. 9035 -, per trasmetterVi, in duplice copia, le sottoelencate deliberazioni assunte dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda nella seduta del 4/settembre/1992, ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 della L.R. 4/5/1985, n.25:

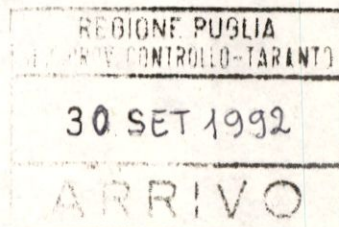
- Del. n. 243 - "Bilancio preventivo economico per l'esercizio 1993".
- Del. n. 244 - "Approvazione Piano-programma ed annesso bilancio pluriennale 1992-1994".-

Distinti saluti.

CAPO AREA
SEGRETARIA GENERALE
(*Francesco FERRANTE*)

N. B. : Le suddette delibere sono all'approvazione del Consiglio Comunale.

FF/rs.-



RACCOMANDATA

REGIONE PUGLIA

SEC. *mei*

SEZIONE PROVINCIALE DECENTRATA DI CONTROLLO
SUGLI ATTI DEGLI ENTI LOCALI DI TARANTO

Prot. N. 3035 Allegati.....

74100 Taranto, 23-3-32

Risposta al foglio N. del

el L. ~~SINDACO~~ PRESIDENZA

di
AMAT

OGGETTO: Richiesta deliberazioni n. 243, 244/192.

AMAT - TARANTO
29.09.92 006695
SEGRETARIA GENERALE

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 della L.R.

4/5/1985, n. 25, si prega voler trasmettere in duplice copia
la deliberazione in oggetto indicata, richiesta nelle
sedute del 23-3-32.

IL PRESIDENTE
Prof. Avv. Domenico RANA

243 - Bilancio preventivo 93
244 - Stato Previsione bilancio pluriennale
1992/94

Trasmissione
30/9/92
[Signature]

B

REGIONE PUGLIA

SEGR. X
S.A.

SEZIONE PROVINCIALE DECENTRATA DI CONTROLLO
SUGLI ATTI DEGLI ENTI LOCALI DI TARANTO

RACCOMANDATA R.R.

Prot. n. 9035

23-9-92

AMAT - TARANTO
24.09.92 006576
SEGRETARIA GENERALE

Al Sig.

A.M.A.T.

di

SINDACO
TARANTO

Oggetto: Comunicazioni

Si comunica ad ogni effetto che il Comitato Provinciale di Controllo nella seduta del 23-9-92 ai nn.ri 37

o.d.g. ha esaminato i provvedimenti sottoindicati ed ha così deliberato:

- | | | | | | | |
|----------|-------------|------|-------------|-----|---------------|----------------------|
| delibera | <u>NOTA</u> | n.ro | <u>1390</u> | del | <u>8-9-92</u> | <u>relative atti</u> |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |
| delibera | | n.ro | | del | | |

Nei prossimi giorni perverranno a codesta Amministrazione i motivati provvedimenti formali.

Distinti Saluti.

Delibera n. 243 Bilancio Preventivo 1993 -
" " 244 Piano-programma 1992-1994 -

IL PRESIDENTE

Prof. Avv. Domenico RANA

Trasmesso
20/9/92

REGIONE PUGLIA

SEGR. X
S.A.

SEZIONE PROVINCIALE DECENTRATA DI CONTROLLO
SUGLI ATTI DEGLI ENTI LOCALI DI TARANTO

RACCOMANDATA R.R.

Prot. n. 4035

23-9-92

AMAT - TARANTO
24.09.92 006576
SEGRETARIA GENERALE

Al Sig. A.M.A.T
SENACCO
di TARANTO

Oggetto: Comunicazioni

Si comunica ad ogni effetto che il Comitato Provinciale di Controllo
nella seduta del 23-9-92 ai nn.ri 37

o.d.g. ha esaminato i provvedimenti sottoindicati ed ha così deliberato:

delibera <u>NOTA</u>	n.ro <u>1390</u>	del <u>8-9-92</u>	<u>relazione atti</u>
delibera	n.ro	del	
delibera	n.ro	del	
delibera	n.ro	del	
delibera	n.ro	del	
delibera	n.ro	del	
delibera	n.ro	del	
delibera	n.ro	del	
delibera	n.ro	del	
delibera	n.ro	del	

Nei prossimi giorni perverranno a codesta Amministrazione i motivati provvedimenti formali.

Delibera n. 243 Bilancio Preventivo 1993 -
" " 244 Piano-programma 1992-1994 -

Distinti Saluti.

IL PRESIDENTE
Prof. Avv. Domenico RANA