



COMUNE DI BARI N. 2014/00116 D'ORDINE

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

SEDUTA DEL 23 DICEMBRE 2014

O G G E T T O

AMTAB S.P.A. - AUMENTO DI CAPITALE SULLA BASE DEL PIANO DI RILANCIO AZIENDALE - INDIRIZZI SUL SERVIZIO DI SOSTA

L'ANNO DUEMILAQUATTORDICI IL GIORNO VENTITRE DEL MESE DI DICEMBRE, ALLE ORE 10,30 CON CONTINUAZIONE IN BARI, NELLA SALA DELLE ADUNANZE "E. DALFINO" APERTA AL PUBBLICO SITA AL CORSO V. EMANUELE, SI È RIUNITO, IN SECONDA CONVOCAZIONE

IL CONSIGLIO COMUNALE

SOTTO LA PRESIDENZA DEL SIG. DI RELLA SIG. PASQUALE - PRESIDENTE DEL CONSIGLIO E CON L'ASSISTENZA DEL DOTT. MARIO D'AMELIO - SEGRETARIO GENERALE ALL'INIZIO DELLA TRATTAZIONE DELL'ARGOMENTO SPECIFICATO IN OGGETTO, SONO PRESENTI IL SINDACO SIG. PASQUALE DI RELLA NONCHÉ I SEGUENTI CONSIGLIERI COMUNALI:

N	COGNOME E NOME	Pres
1	ALBENZIO Sig. Pietro	NO
2	ANACLERIO Rag. Alessandra	SI
3	BRONZINI Ing. Marco	SI
4	CAMPANELLI Avv. Salvatore	SI
5	CARADONNA Dott. Michele	SI
6	CARRIERI Avv. Giuseppe	SI
7	CASCELLA Dott. Giuseppe	SI
8	CAVONE Dott. Michelangelo	SI
9	COLELLA Rag. Francesco	SI
10	D'AMORE Sig. Giorgio	SI
11	DE ROBERTIS Dott.ssa Ilaria	NO
12	DELLE FOGLIE Dott. Silvestro	SI
13	DI GIORGIO Sig. Giuseppe	NO
14	DI PAOLA Ing. Domenico	NO
15	DI RELLA Sig. Pasquale	SI
16	FINOCCHIO Sig. Pasquale	NO
17	GIANNUZZI Sig. Francesco	SI
18	INTRONA Avv. Pierluigi	NO

N	COGNOME E NOME	Pres
19	LACARRA Avv. Marco	SI
20	LACOPPOLA Avv. Vito	SI
21	LAFORGIA Dott. Renato	NO
22	MAIORANO Sig. Massimo	SI
23	MANGANO Geom. Sabino	SI
24	MARIANI Dott. Antonio	NO
25	MAUGERI Prof.ssa Maria	SI
26	MAURODINOIA Dott.ssa Anna	SI
27	MELCHIORRE Dott. Filippo	SI
28	MELINI Dott.ssa Irma	SI
29	NEVIERA Geom. Giuseppe	SI
30	PICARO Dott. Michele	SI
31	PISICCHIO Prof. Alfonsino	NO
32	RANIERI Rag. Romeo	SI
33	ROMITO Dott. Fabio Saverio	SI
34	SCIACOVELLI Dott. Nicola	SI
35	SISTO Sig. Livio	NO
36	SMALDONE Avv. Giovanni Lucio	SI

SU PROPOSTA DEL SINDACO SULLA BASE DELL'ISTRUTTORIA CONDOTTA DALLA RIPARTIZIONE ENTI PARTECIPATI E FONDI COMUNITARI E SETTORE TRAFFICO E MOBILITA' URBANA DELLA RIPARTIZIONE INFRASTRUTTURE

PREMESSO CHE

- L'AMTAB S.p.A. è una società il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Comune di Bari e svolge per lo stesso i servizi di pubblica utilità in materia di mobilità: il trasporto pubblico locale su gomma e filoviario, la gestione della sosta nell'ambito delle politiche di mobilità sostenibile, il servizio di bike sharing, il servizio di movimentazione delle transenne;
- L'AMTAB S.p.A. risulta affidataria del servizio di trasporto pubblico urbano su territorio comunale in virtù del contratto di servizio stipulato il 24.12.2003 con decorrenza 01.01.2004 - 31.12.2012 e successivamente prorogato, da ultimo, con deliberazione di G.C. n. 874 del 24/12/2013 fino al 31.12.2018;
- L'AMTAB S.p.A. è stata individuata come soggetto gestore del servizio trasporto pubblico filoviario su territorio comunale; dopo una lunga fase di sperimentazione è attualmente in corso l'iter tecnico amministrativo necessario per dare avvio definitivamente al servizio;
- Con deliberazione di C.C. n. 239/2003 avente ad oggetto “ *Attribuzione ad Amtab Patrimonio S.p.a delle funzioni di Agenzia della Mobilità. Ulteriori determinazioni* ”, si affidava con carattere di definitività la gestione di tutti i parcheggi nell'ambito del territorio comunale all'allora AMTAB Patrimonio S.p.a.;
- A seguito di fusione per incorporazione dell'AMTAB Patrimonio S.p.a. in Amtab Servizio S.p.a., le funzioni di Agente della Mobilità e gestore di tutti i parcheggi nell'ambito del territorio comunale sono passati in capo alla società AMTAB Servizio S.p.a successivamente denominata AMTAB S.p.a., giusto verbale di Assemblea Straordinaria Rep.128135 del 22/09/2008;
- Che pertanto all'AMTAB S.p.a. risulta affidato il servizio di gestione della sosta nelle aree individuate nell'ambito delle politiche di mobilità sostenibile in virtù della originaria deliberazione di G.C. n. 236 del 21/2/2002, nonché della successiva deliberazione di G.C. n. 118 del 27/02/2004

secondo l'atto di indirizzo fondamentale espresso con deliberazione del Consiglio Comunale n. 239/2003;

- Con delibera di Giunta Comunale n. 464 del 25/5/2007 venivano affidate ad AMTAB S.p.a tutte le attività connesse alla gestione della istituenda Zona a Traffico Limitato della città vecchia di Bari;

- Con deliberazione di Giunta Comunale n.1128 del 20.12.2007 è stata affidata ad AMTAB spa la gestione della sosta a pagamento nelle aree della Zona a Sosta Regolamentata (ZSR) nonché le attività amministrative collegate al rilascio e al rinnovo dei contrassegni ZSR;

- l'AMTAB Spa, oltre alla gestione delle succitate aree di sosta su strada, gestisce tutte le altre aree funzionali al servizio di park and ride e al servizio di sosta a rotazione individuate dall'Amministrazione Comunale come parte integrante delle politiche di mobilità sostenibile;

-Il Consiglio Comunale con Delibera n. 1/2010 ha stabilito, ai sensi dell'art. 3, commi 27 e 28 della L.244/2007 il mantenimento, tra le altre, della partecipazione al 100% in AMTAB SPA per continuare ad espletare il servizio pubblico di TPL che costituisce il servizio di interesse generale nonché i servizi di sosta su strada e in zone chiuse al traffico e delimitate (servizio sosta e Park & Ride) e nelle Zone a traffico Limitato (ZTL) e in Zone a Sosta Regolamentata (ZSR), Servizio di Bike Sharing, tutti qualificabili come servizi di interesse generale;

-Il Collegio Sindacale dell'AMTAB Spa, nella propria relazione al Bilancio 2013, ha richiamato, come già fatto in altre occasioni, la problematica dell'insufficienza di mezzi propri a disposizione dell'azienda, circostanza evincibile chiaramente dalla lettura degli indici di bilancio riportati nella Relazione sulla Gestione. Il Collegio pertanto ritiene che la "continuità aziendale" dipenda dalle azioni che saranno adottate dal socio tendenti ad incrementare i mezzi propri della società, al fine di assicurare alla stessa condizioni di equilibrio patrimoniale e finanziario. Analoga indicazione è contenuta nella relazione della Società di Revisione, quale richiamo d'informativa.

PREMESSO ANCORA CHE

- tutti i servizi affidati all'AMTAB Spa a partire dal 2002 devono essere ricondotti ad una unica visione strategica in materia di mobilità urbana al fine di ottenere quelle necessarie sinergie operative ed

economie di scala per il raggiungimento di obiettivi di miglioramento dei tempi e metodi del traffico cittadino;

- la complessità della gestione della sosta e dei servizi correlati impone la definitiva stipula di un contratto di servizio che comprenda tutte le attività nel tempo annesse a quelle iniziali e che consideri i rapporti reciproci tra ente e società partecipata in sinergia con il servizio TPL e pertanto sino alla scadenza dello stesso fissata al 31.12.2018;

-il Comune di Bari affidando alla propria società in house le funzioni di Agenzia della Mobilità ha previsto una serie di provvedimenti che sono intervenuti progressivamente nel campo della sosta e del trasporto pubblico locale.

In particolare, gli obiettivi che l'Amministrazione si è posta, nel predetto sistema integrato della sosta e della mobilità, sono stati quelli di creare un sistema che favorisca:

- Il miglioramento della viabilità attraverso la decongestione del traffico nelle aree particolarmente critiche, tra cui il centro cittadino e il centro storico;
- l'incremento della mobilità ciclo-pedonale
- l'utilizzo di mezzi collettivi, al fine di fornire un'utile alternativa all'automobile privata;
- la disincentivazione della sosta prolungata nelle aree centrali;
- il progressivo autofinanziamento del sistema.

Gli strumenti implementati per perseguire tali finalità sono stati:

- l'acquisizione di nuove aree di sosta a tariffazione;
- l'attivazione del servizio di Park&Ride, con sosta presso i parcheggi periferici e servizi di bus navetta per il centro cittadino;
- l'attuazione della Zona a Traffico Limitato nel centro storico;
- l'avvio della Zona a Sosta Regolamentata in diverse aree cruciali della città;
- la realizzazione di piste ciclabili;
- l'attivazione del servizio di bike sharing;

- la circolazione dei minibus elettrici di collegamento all'interno del quartiere Murat, utilizzati principalmente per il raggiungimento delle zone esterne del quartiere, tra cui via Manzoni;
- il servizio di Park&train, che consente di lasciare l'auto nel parcheggio di scambio di Bari Mungivacca e raggiungere il centro in treno.

- La gestione da parte di AMTAB SPA del settore sosta consente, nel contempo, di implementare e gestire altri servizi a minore redditività quali i parcheggi di interscambio, assolutamente strategici nel contesto della pianificazione della mobilità, nonché finanziare interventi nel TPL, assicurando una più efficiente ed economica gestione complessiva dei servizi.

- Il TAR Piemonte, Sez. II, con sentenza del 30/1/2007 n. 450, nel valutare il caso di specie, ha di fatto riconosciuto che il servizio di gestione dei parcheggi a pagamento possa, a determinare condizioni, qualificarsi concessione di un pubblico servizio, *“provenendo la remunerazione del prestatore di servizi dagli importi versati dai terzi per l'utilizzo del parcheggio”* in ciò allineandosi a quanto espresso dalla stessa Corte di Giustizia Europea Sez. I, 13/10/2005 n. c-458/03.

- A riguardo l'Avvocatura Civica, su richiesta della Direzione Enti Partecipati, ha espresso proprio parere, registrato al protocollo generale con il numero 277672/2014 ed allegato alla presente deliberazione, sostanzialmente in linea con quanto innanzi riportato;

- La legge di stabilità 2014 n. 147/2013 ha modificato il comma 7, art 7 del Codice della strada prevedendo che: *“I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana”*;

- Tale modifica è assolutamente compatibile con quanto avviato dallo stesso Comune di Bari sin dal 2002 in merito ad un sistema di gestione integrata della sosta e della mobilità.

CONSIDERATO CHE

La società AMTAB S.p.a, in occasione della propria Relazione Previsionale 2014, al fine di supportare le proprie richieste di aumento di capitale, aveva allegato un proprio documento (datato 15/04/2014)

“Relazione di sintesi di supporto al rilancio aziendale e spunti per la redazione di un piano

industriale” che, sulla base di analisi storiche e prospettive economico-finanziarie, e attraverso una disamina dei principali servizi prestati dall’azienda e delle relative criticità, formulava una serie di azioni di rilancio (a. razionalizzazione servizio TPL e rimodulazioni linee; b. contenimento dei costi d’esercizio; c. rivisitazione degli accordi aziendali; d. interventi nell’area tecnica; e. piano degli investimenti), ed effettuava una prima valutazione della “giusta ricapitalizzazione”, definendo la misura del capitale di funzionamento necessario al fine di assicurare, attraverso un’analisi di bilancio, equilibri finanziari e patrimoniali all’azienda.

Che tale documento doveva costituire la base per la formulazione di un **piano aziendale** da condividere con l’Ente, al fine di avviare un processo di rafforzamento patrimoniale ed un miglioramento alla redditività aziendale.

CONSIDERATO ANCORA CHE,

Con l’approvazione del Civico Bilancio dell’esercizio 2014, avvenuto con Deliberazione di C.C. n. 51 del 30/09/2014, cui le Relazioni Previsionali delle società interamente partecipate dall’Ente costituiscono allegato, a mezzo di apposito **emendamento**, l’Organo Consiliare approvava la proposta di sostenere una “idonea ricapitalizzazione dell’Amtab Spa“, stanziando a tal fine l’importo di € 6.000.000,00.

Successivamente, a seguito di diversi incontri tra i Rappresentanti dell’Ente e della Società, si procedeva alla rimodulazione del “piano di rilancio” sulla base delle indicazioni del Direttore della Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche, Settore Traffico, competente alla valutazione della fattibilità tecnica delle azioni proposte, e del Direttore della Ripartizione Enti Partecipati, competente alla valutazione della fattibilità economico finanziaria;

La società ha provveduto a predisporre un Piano di Rilancio, approvato in diverse fasi dal C.d.A. aziendale e, definitivamente, con la versione 8 in data 21/11/2014 giusto verbale n. 59 del 24.11.2014;

VISTO il Piano di Rilancio formulato dall’azienda, che prevede una serie di azioni volte al miglioramento dei servizi, efficientamento dei costi, potenziamento degli investimenti e ricapitalizzazione per € 6.000.000 .

RILEVATO CHE Il predetto “Piano di Rilancio” evidenzia effetti positivi di una razionalizzazione e riduzione dei costi di esercizio, di un miglioramento complessivo dei servizi erogati, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo e di un progressivo aumento dei ricavi, in particolare quelli connessi alla vendita di titoli di viaggio e della sosta;

RILEVATO che dal Bilancio prospettico 2014-2017 (C. Economico, Stato Patrimoniale e Conto Finanziario), allegato al Piano, come conseguenza delle azioni di riduzione dei costi, operate dalla società, e del sostegno finanziario dell’Ente, si evidenzia un miglioramento degli indicatori patrimoniali e finanziari ed un aumento dei margini reddituali, importante fonte anche dell’autofinanziamento aziendale, volto a favorire il rafforzamento dei mezzi propri in azienda.

ESAMINATO

in particolare il quadro finanziario del “Piano di rilancio” dove si prevedono tra l’altro l’aumento di capitale sociale da parte del socio unico nonché un finanziamento di € 4.000.0000 da effettuarsi secondo gli importi e la tempistica ivi indicata, fornendo anche la rappresentazione delle capacità di rientro delle somme richieste a titolo di prestito.

RILEVATO CHE

la Ripartizione Enti Partecipati al fine di valutare la fattibilità economico-finanziaria del piano ha effettuato una propria istruttoria supportata da apposita analisi retrospettiva, al fine di evidenziare le dinamiche finanziarie che hanno interessato la società dal periodo successivo alla fusione, cioè dal 2008 ad oggi.

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE

Il Piano di rilancio prevede una parte rilevante di azioni rivolte al settore sosta interessato a rimodulazioni sia in termini di intervento/investimento, sia in termini di maggiori proventi.

RITENUTO

- Per le diverse ragioni sopra descritte, di dover rivedere la propria precedente posizione assunta con deliberazione di C.C. n. 66/2011 del 30 agosto 2011 e ricondurre l’AMTAB SPA a ruolo di concessionaria del servizio di sosta su suolo pubblico;
- opportuno che il Comune di Bari, in coerenza con la propria strategia di riordino delle società

partecipate, mantenga uno strumento operativo di *governance* pubblica dei servizi afferenti la mobilità urbana. In particolare essendo la gestione della sosta su suolo pubblico soggetta a variazioni in relazione alle diverse politiche di mobilità cittadina appare necessario garantire il ricorso allo *jus variandi*;

-necessario, coerentemente con quanto previsto dal piano di rilancio AMTAB SPA , procedere alla ridefinizione degli atti che regolamentano i rapporti tra Civica Amministrazione e AMTAB SPA, attuale soggetto gestore del servizio di sosta su suolo pubblico e dei servizi accessori, stabilendo le seguenti linee di indirizzo a cui i nuovi atti contrattuali dovranno sottostare:

- a) relativamente all'oggetto dell'affidamento, il contratto dovrà regolare le modalità di gestione dei servizi di sosta a pagamento su suolo pubblico nonché le attività accessorie e direttamente correlate a tali servizi, quali il rilascio/rinnovo di contrassegni per l'accesso alle ZTL di tutto il territorio comunale;
- b) relativamente alla durata dell'affidamento: il contratto dovrà avere un orizzonte temporale pari al contratto di trasporto pubblico locale;
- c) relativamente alle tariffe:
 - il gestore, nei rapporti con gli utenti del servizio e delle attività, applicherà le tariffe determinate dalla Civica Amministrazione;
 - per i servizi di sosta a pagamento su suolo pubblico i ricavi da tariffa saranno di totale competenza del gestore;
- d) relativamente ai rapporti economici tra le parti: per il servizio di sosta, il gestore riconoscerà alla Civica Amministrazione un canone periodico, che dovrà essere definito con il fine di massimizzare il beneficio per la Civica Amministrazione, tenendo conto dell'equilibrio economico della società;
- e) il canone per il servizio di sosta potrà essere formato da una parte fissa ed una parte variabile e potrà determinarsi in funzione sia della effettiva disponibilità degli spazi oggetto di concessione, sia tenendo conto del valore della produzione della società relativamente al servizio trattato;

- f) il contratto dovrà prevedere la redazione della carta dei servizi e di quant'altro necessario in merito alla qualità dei servizi attesi nei confronti dell'utenza prevedendo un meccanismo di verifica della qualità dei servizi erogati, anche attraverso apposite indagini, da integrarsi nell'ambito del progetto sulla qualità dei servizi di cui alla delibera di G.C. 627/2012;
- g) il contratto dovrà prevedere appositi schemi di reportistica per la quantificazione, il controllo e la verifica delle attività svolte, redatti sulla base di una contabilità separata per consentire all'Ente i controlli e le ispezioni;
- h) relativamente alla pianificazione strategica: il contratto dovrà prevedere meccanismi di recepimento da parte del gestore degli obiettivi fissati dalla Civica Amministrazione in merito allo sviluppo dei servizi e delle attività oggetto dell'affidamento;

RITENUTO

Per quanto sin qui analizzato, la necessità di consentire alla società di disporre dei propri mezzi finanziari, necessari per la continuità aziendale e per mantenere un grado di capitalizzazione adeguato alla dimensione della società.

RITENUTO OPPORTUNO

Che, per garantire la corretta esecuzione del piano di rilancio dell'AMTAB, sia necessario attivare uno specifico programma di monitoraggio dello stato di avanzamento del piano, da integrarsi con gli strumenti previsti nel Regolamento dei controlli interni sulle società partecipate del Comune. In particolare, il piano di monitoraggio dovrà basarsi su obiettivi quantificabili e misurabili attraverso un set di indicatori che dovranno misurare, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- incremento dell'efficacia del servizio (es. ricavi da biglietto/costo);
- incremento dell'efficienza del servizio di TPL (es. % corse non effettuate, % corse partite e giunte in orario);
- miglioramento della soddisfazione utenti del servizio di TPL (es. incremento parametri di customer satisfaction);
- miglioramento del servizio di sosta (es. incremento fatturato della sosta, miglioramento indicatori di customer satisfaction)

- miglioramento finanziario (es. miglioramento margine di tesoreria, indice di disponibilità,);
- riduzione dell'indebitamento verso fornitori ;

Il Piano di monitoraggio dovrà integrarsi: con la Relazione Previsionale della società (attraverso un'apposita sezione dedicata) e nella conseguente reportistica, con tutti gli altri strumenti del controllo analogo e con il progetto sul monitoraggio della qualità dei servizi.

Il sistema di controlli sarà coordinato dalla Ripartizione Enti Partecipati. A supporto dell'attività della Ripartizione dovrà essere istituito un Comitato Guida composto da: Direttore Generale o suo delegato del Comune di Bari , Direttore Generale dell'Amtab e soggetto terzo designato dal Sindaco.

Il piano di rilancio potrà essere soggetto a modifiche o variazioni. Tali modifiche potranno essere proposte sia dall'Azienda che dall'Amministrazione e dovranno essere comunque validate dal comitato guida.

Le modifiche al piano di rilancio validate dal Comitato Guida dovranno essere approvate dal Consiglio di Amministrazione dell'azienda e, solo se comportano una variazione sostanziale sia in termini di azioni che in termini di target attesi, dal Consiglio Comunale;

Al fine di qualificare una variazione al Piano di rilancio quale sostanziale si rinvia alle attività istruttorie delle Ripartizioni competenti per materia;

Ai fini della trasparenza i risultati raggiunti dall'azienda saranno pubblicati on-line sul sito del Comune di Bari e saranno aggiornati periodicamente;

RITENUTO

in ogni caso opportuna e necessaria la ricapitalizzazione della società AMTAB S.p.a. sia per rendere la società maggiormente competitiva sul mercato, in ipotesi di privatizzazione, e per altro verso più robusta dal punto di vista patrimoniale, qualora si prefigurassero nuovi scenari in attuazione della legge regionale del trasporto; inoltre, attraverso la ricapitalizzazione si garantirebbe la salvaguardia degli *asset* dell'Ente socio, in conformità all'obbligo di ottimale utilizzazione delle risorse pubbliche, sancito dall'art. 97 della Costituzione;

CONSIDERATO ANCORA CHE

- l'art. 42 del TUEL, al comma 2, in materia di attribuzione dei Consigli Comunali, definisce la competenza di questo Organo in materia di organizzazione dei pubblici servizi, e partecipazione dell'ente locale a società di capitali;

- In data 02/09/2014 l'Assemblea dei Soci di AMTAB SpA ha provveduto all'approvazione del bilancio di esercizio 2013, il quale presenta un risultato positivo pari a € 126.818, e pertanto, considerati i risultati positivi degli ultimi 5 anni, non si configura la fattispecie di **divieto** prevista dall'**art. 6, comma 19 del D.L. 78/2010**;

RITENUTO, alla stregua di quanto sin qui argomentato:

-di approvare, sulla base del predisposto Piano di Rilancio, la ricapitalizzazione proposta;

-che l'operazione dovrà comunque consentire il rispetto del patto di stabilità;

- di confermare in capo ad AMTAB S.p.A. il servizio sosta nel Comune di Bari, definendo gli indirizzi per la redazione del relativo contratto.

IL CONSIGLIO COMUNALE

UDITA la relazione del Sindaco e fattala propria.

VISTI

- i vigenti Regolamento di Contabilità, lo Statuto Comunale

- il D.Lgs n. 267 del 18.08.2000;

- il TUEL D.Lgs n. 267/00, Art. 42 in materia di competenze del consiglio comunale;

- la Relazione della Rip. Enti Partecipati sulla ricapitalizzazione e sul Piano di Rilancio;

PRESO ATTO

che sulla presente proposta di deliberazione sono stati formulati i pareri prescritti dall'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000:

- **Parere tecnico** del Dirigente della Ripartizione Enti Partecipati e del Direttore del Settore Traffico e Mobilità della Ripartizione Infrastrutture

- **Parere contabile** del Responsabile del Servizio Finanziario.

VISTA, altresì, la scheda di consulenza del **Segretario Generale** che forma parte integrante del presente provvedimento.

VISTO il parere del **Collegio dei Revisori**, emesso ai sensi dell'art. 239, comma 1, lett. b), punto 3 del TUEL D.Lgs n. 267/2000.

VISTO il parere espresso dalla Giunta Comunale nella seduta del 09.12.2014: “Sì al Consiglio Comunale”;

Tenuto conto che durante la trattazione dell'argomento sono stati presentati n. 7 ordini del giorno e n. 14 emendamenti – che si allegano quale parte integrante – che, sottoposti a votazione, hanno riportato il seguente esito:

- **1° Ordine del giorno** (Carrieri): n. 6 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Ranieri, Romito), n. 17 contrari (Sindaco, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Lacarra, Lacoppola, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Sciacovelli, Smaldone) e n.1 astenuto (Di Rella) –**NON APPROVATO**

- **2° Ordine del giorno** (Carrieri): n. 7 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Ranieri, Romito), n. 18 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Lacarra, Lacoppola, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Sciacovelli, Smaldone) e n.1 astenuto (Di Rella) –**NON APPROVATO**

- **3° Ordine del giorno** (Carrieri): n. 4 voti favorevoli (Carrieri, Melini, Picaro, Romito), n. 18 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Lacarra, Lacoppola, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Sciacovelli, Smaldone) e n.3 astenuti (Colella, Di Rella, Mangano) –**NON APPROVATO**

- **4° Ordine del giorno** (Carrieri): n. 15 voti favorevoli (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Carrieri, Colella, Lacarra, Lacoppola, Mangano, Maugeri, Melini, Neviera, Picaro, Romito), n.5 contrari (Delle Foglie, Giannuzzi, Mariani, Maurodinoia, Smaldone) e n. 5 astenuti (Cavone, D'Amore, Di Rella, Maiorano, Sciacovelli) –**APPROVATO**

- **5° Ordine del giorno** (Carrieri): n. 1 voto favorevole (Carrieri), n. 19 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, Colella, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Lacarra, Lacoppola, Maiorano, Mangano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Sciacovelli) e n.3 astenuti (Di Rella, Melini, Picaro) –**NON APPROVATO**

- **1° Emendamento** (Carrieri): n. 6 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 14 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Caradonna, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Lacoppola, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Smaldone) e n. 1 astenuto (Di Rella) – **NON APPROVATO**

- **2° Emendamento** (Carrieri): n. 5 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Picaro, Romito), n. 17 contrari (Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Lacoppola, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 1 astenuto (Di Rella) – **NON APPROVATO**

- **3° Emendamento** (Carrieri): n. 7 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Giannuzzi, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 14 contrari (Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Lacoppola, Maiorano, Mariani, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 3 astenuti (Di Rella, Caradonna, Introna) – **NON APPROVATO**

- **4° Emendamento** (Carrieri): **RITIRATO**

- **5° Emendamento** (Carrieri): n. 6 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 19 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Introna, Lacarra, Lacoppola, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 2 astenuti (Di Rella, Giannuzzi) – **NON APPROVATO**

- **6° Emendamento** (Carrieri): n. 5 voti favorevoli (Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 18 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Lacoppola, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 2 astenuti (Di Rella, Neviera) – **NON APPROVATO**

- **7° Emendamento** (Carrieri): n. 7 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Giannuzzi, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 16 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Lacarra, Lacoppola, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 2 astenuti (Di Rella, Neviera) – **NON APPROVATO**

- **8° Emendamento** (Carrieri): **RITIRATO**

- **9° Emendamento** (Carrieri): n. 6 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 20 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Lacoppola, Laforgia, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 1 astenuto (Di Rella) – **NON APPROVATO**

- **10° Emendamento** (Carrieri): n. 6 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 20 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Lacoppola, Laforgia, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 1 astenuto (Di Rella) – **NON APPROVATO**

- **11° Emendamento** (Carrieri): n. 6 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 21 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Lacoppola, Laforgia, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 1 astenuto (Di Rella) – **NON APPROVATO**

- **12° Emendamento** (Carrieri): n. 4 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Romito), n. 21 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Lacoppola, Laforgia, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 1 astenuto (Di Rella) – **NON APPROVATO**

- **13° Emendamento** (Carrieri): n. 6 voti favorevoli (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito), n. 22 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cascella, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Lacoppola, Laforgia, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 1 astenuto (Di Rella) – **NON APPROVATO**

- **6° Ordine del giorno** (Picaro): n. 4 voti favorevoli (Carrieri, Melini, Picaro, Romito), n. 22 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cascella, Cavone, Colella, D'Amore, Delle Foglie, Introna, Lacarra, Laforgia, Maiorano, Mangano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 1 astenuto (Di Rella) – **NON APPROVATO**

- **7° Ordine del giorno** (Melini): n. 4 voti favorevoli (Carrieri, Melini, Picaro, Romito), n. 21 contrari (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cascella, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Laforgia, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone) e n. 3 astenuti (Di Rella, Colella, Mangano) – **NON APPROVATO**

- **14° Emendamento** (Sindaco): n. 23 voti favorevoli (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Carrieri, Cascella, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, De Robertis, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Laforgia, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone), n. 3 contrari (Melini, Picaro, Romito) e n. 3 astenuti (Di Rella, Colella, Mangano) – **APPROVATO**

Preso atto che il Presidente ha sottoposto a votazione la proposta di deliberazione, come emendata e di cui sopra;

Con n. 29 Consiglieri presenti, di cui:

n. 22 favorevoli (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cascella, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, De Robertis, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Laforgia, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone)

n.6 contrari (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito)

n. 1 astenuti (Di Rella);

DELIBERA

Alla stregua delle argomentazioni innanzi riportate e che qui integralmente si richiamano

- 1) **DI PRENDERE ATTO** del Piano di Rilancio che forma parte integrante e sostanziale del presente atto;

- 2) **DI APPROVARE**, sulla base del piano di rilancio di cui all'allegato a), l'aumento del capitale sociale di AMTAB S.p.A. ai sensi dell'art. 2438 e ss. del Codice Civile per la somma di €

6.000.000,00 dando atto della relativa copertura finanziaria sul corrente bilancio di previsione 2014 al capitolo 19141 Missione 2, Programma 10, Titolo III “ Spese per incrementi di attività finanziarie”

- 3) **DI DARE ATTO** che si procederà all'aumento del capitale sociale di cui al precedente punto per complessivi euro 6.000.000,00 da attuarsi attraverso tre distinte assemblee straordinarie da tenersi ciascuna ad inizio d'anno, fatta eccezione per la prima che avverrà entro il 31.12.2014; ogni assemblea straordinaria delibererà l'aumento per un importo di € 2.000.000,00;
- 4) **DI AUTORIZZARE** il Sindaco o suo delegato ad intervenire all'Assemblea dei Soci della Società AMTAB SpA, appositamente convocata dal Presidente della società per procedere all'aumento del capitale sociale mediante il conferimento delle somme di cui ai precedenti punti da parte del Comune di Bari secondo i tempi specificati;
- 5) **DI DARE ATTO** che, con successiva istruttoria il Direttore della Ripartizione Enti Partecipati e Fondi Comunitari, d'intesa con il Direttore della Ragioneria Generale, provvederà a definire la più idonea delle modalità di concessione del finanziamento a favore dell'Amtab Spa, così come previsto nel Piano di rilancio ;
- 6) **DI RICHIEDERE** ad AMTAB SpA la produzione di un report periodico relativo all'andamento della liquidità negli anni interessati dal Piano di Rilancio, ai fini del monitoraggio della gestione e della capacità di restituzione delle somme oggetto del finanziamento;
- 7) **DI DARE ATTO** che l'attuazione del Piano di Rilancio sarà verificata attraverso la redazione di un piano di monitoraggio a cura degli soggetti competenti, secondo gli indirizzi espressi in narrativa e qui integralmente richiamati, che dovrà integrarsi con la Relazione Previsionale della società (attraverso un'apposita sezione dedicata) e nella conseguente reportistica, con tutti gli altri strumenti del controllo analogo e con il progetto sul monitoraggio della qualità dei servizi.
- 8) **DI CONFERMARE**, sulla base delle valutazioni effettuate in narrativa, e qui integralmente richiamate, l'affidamento del Servizio di sosta in capo ad AMTAB S.p.a. da contrattualizzarsi attraverso i seguenti indirizzi:
 - a) relativamente all'oggetto dell'affidamento, il contratto dovrà regolare le modalità di gestione

dei servizi di sosta a pagamento su suolo pubblico nonché le attività accessorie e direttamente correlate a tali servizi, quali il rilascio/rinnovo di contrassegni per l'accesso alle ZTL di tutto il territorio comunale;

- b) relativamente alla durata dell'affidamento: il contratto dovrà avere un orizzonte temporale pari al contratto di trasporto pubblico locale;
- c) relativamente alle tariffe:
- d) il gestore, nei rapporti con gli utenti del servizio e delle attività, applicherà le tariffe determinate dalla Civica Amministrazione;
- e) per i servizi di sosta a pagamento su suolo pubblico i ricavi da tariffa saranno di totale competenza del gestore;
- f) relativamente ai rapporti economici tra le parti: per il servizio di sosta, il gestore riconoscerà alla Civica Amministrazione un canone periodico che dovrà essere definito con il fine di massimizzare il beneficio per la Civica Amministrazione, tenendo conto dell'equilibrio economico della società;
- g) il canone per il servizio di sosta potrà essere formato da una parte fissa ed una parte variabile e potrà determinarsi in funzione sia della effettiva disponibilità degli spazi oggetto di concessione, sia tenendo in conto anche il valore della produzione della società relativamente al servizio trattato;
- h) il contratto dovrà prevedere la redazione della carta dei servizi e di quant'altro necessario in merito alla qualità dei servizi attesi nei confronti dell'utenza prevedendo un meccanismo di verifica della qualità dei servizi erogati, anche attraverso apposite indagini, da integrarsi nell'ambito del progetto sulla qualità dei servizi di cui alla delibera di G.C. 627/2012;
- i) il contratto dovrà prevedere appositi schemi di reportistica per la quantificazione, il controllo e la verifica delle attività svolte;
- j) relativamente alla pianificazione strategica: il contratto dovrà prevedere meccanismi di recepimento da parte del gestore degli obiettivi fissati dalla Civica Amministrazione in merito allo sviluppo dei servizi e delle attività oggetto dell'affidamento;

- 9) **DI DARE MANDATO** alla Direzione del Settore Traffico e Mobilità della Ripartizione Infrastrutture , alla Direzione degli Enti Partecipati e Direzione di Ragioneria per quanto di competenza;
- 10) **DI DARE ATTO CHE** il piano di rilancio AMTAB S.P.A. di cui al presente provvedimento risulta compatibile sia con la procedura di creazione di società mista (come deliberato con atto di C.C. N. 2/2010), sia nel caso in cui il Consiglio Comunale si esprima nuovamente sul riaffidamento in house dei servizi ad AMTAB.

Dibattito Consiliare del 23.12.2014 omesso

Indi il Presidente propone l'immediata eseguibilità del presente provvedimento, stante l'urgenza;

IL CONSIGLIO

Aderendo alla suddetta proposta;

Con n. 22 favorevoli (Sindaco, Anaclerio, Bronzini, Campanelli, Caradonna, Cascella, Cavone, D'Amore, Delle Foglie, De Robertis, Giannuzzi, Introna, Lacarra, Laforgia, Maiorano, Mariani, Maugeri, Maurodinoia, Neviera, Pisicchio, Sciacovelli, Smaldone), n.6 contrari (Carrieri, Colella, Mangano, Melini, Picaro, Romito) e n. 1 astenuto (Di Rella);

DELIBERA

RENDERE immediatamente eseguibile il presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 comma 4 T.U.E.L. 18 agosto 2000, n.267.

PARERI ESPRESSI AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ART.49 COMMA 1° DEL D.LGS.267/2000, SULLA ALLEGATA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE:

1) **PARERE DI REGOLARITA' TECNICA:**

Positivo

FAVOREVOLE

Bari, 09/12/2014

Supplente

Ilaria Rizzo

Positivo

Bari, 09/12/2014

Il responsabile

Claudio Laricchia

2) **VISTO RESPONSABILE PROCEDIMENTO RAGIONERIA:**

Positivo

FAVOREVOLE SULLA SCORTA DELL'ISTRUTTORIA RESA DAI DIRIGENTI TECNICI PROPONENTI, NELL'INTESA CHE GLI STESSI ASSICURINO IL NECESSARIO MONITORAGGIO DEL PIANO DI RILANCIO QUALE ATTIVITA' PROPEDEUTICA ALL'ADOZIONE DELLE ASSEMBLEE STRAORDINARIE DI AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE CON VERIFICA COSTANTE DEL CRONOPROGRAMMA DI REALIZZAZIONE DELLO STESSO.

Bari, 09/12/2014

Il Responsabile procedimento di Ragioneria

Pietro Luciannatelli

3) **PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE:**

Apposto visto di regolarità contabile e copertura finanziaria.FAVOREVOLE SULLA SCORTA DELL'ISTRUTTORIA RESA DAI DIRIGENTI TECNICI PROPONENTI, NELL'INTESA CHE GLI STESSI ASSICURINO IL NECESSARIO MONITORAGGIO DEL PIANO DI RILANCIO QUALE ATTIVITA' PROPEDEUTICA ALL'ADOZIONE DELLE ASSEMBLEE STRAORDINARIE DI AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE CON VERIFICA COSTANTE DEL CRONOPROGRAMMA DI REALIZZAZIONE DELLO STESSO.

Bari, 09/12/2014

(Francesco Catanese)

Aspetti contabili Spesa

N.	ANNO BILANCIO	ANNO GESTIONE	CAPITOLATO	CENTRO DI COSTO	IMPORTO	EURO	N. LIQUIDAZIONE	N. IMPEGNO	N. SUBIMPEGNO
1	2014	---	19141	---	11.617.620.000	6.000.000,00	---	14839	---
					11.617.620.000,00	6.000.000,00			



CITTA' DI BARI

CONSIGLIO COMUNALE MINUTA DI DELIBERAZIONE

N. 2014/00116

del 23/12/2014

OGGETTO:AMTAB S.P.A. - AUMENTO DI CAPITALE SULLA BASE DEL PIANO DI RILANCIO AZIENDALE - INDIRIZZI SUL SERVIZIO DI SOSTA

SCHEMA TECNICA

TIPO PROPOSTA G.M. X C.C.

PARERE TECNICO: Positivo Favorevole

VISTO RESPONSABILE PROCEDIMENTO RAGIONERIA: Positivo FAVOREVOLE SULLA SCORTA DELL'ISTRUTTORIA RESA DAI DIRIGENTI TECNICI PROPONENTI, NELL'INTESA CHE GLI STESSI ASSICURINO IL NECESSARIO MONITORAGGIO DEL PIANO DI RILANCIO QUALE ATTIVITA' PROPEDEUTICA ALL'ADOZIONE DELLE ASSEMBLEE STRAORDINARIE DI AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE CON VERIFICA COSTANTE DEL CRONOPROGRAMMA DI REALIZZAZIONE DELLO STESSO.

PARERE CONTABILE: Positivo Apposto visto di regolarità contabile e copertura finanziaria.FAVOREVOLE SULLA SCORTA DELL'ISTRUTTORIA RESA DAI DIRIGENTI TECNICI PROPONENTI, NELL'INTESA CHE GLI STESSI ASSICURINO IL NECESSARIO MONITORAGGIO DEL PIANO DI RILANCIO QUALE ATTIVITA' PROPEDEUTICA ALL'ADOZIONE DELLE ASSEMBLEE STRAORDINARIE DI AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE CON VERIFICA COSTANTE DEL CRONOPROGRAMMA DI REALIZZAZIONE DELLO STESSO.

COLLABORAZIONE ED ASSISTENZA GIURIDICA-AMMINISTRATIVA DEL SEGRETARIO GENERALE AI SENSI DELL'ART. 97 DECRETO LEGISLATIVO N. 267 DEL 18.8.2000.

ANNOTAZIONI :

Positivo NULLA DA OSSERVARE IN ORDINE ALLA LEGITTIMITA' DELLA PRESENTE PROPOSTA SULLA BASE DEI PARERI TECNICO E CONTABILE COSI' COME ESPRESSI AI SENSI DI LEGGE.

IL SEGRETARIO GENERALE
(Mario D'Amelio)

OGGETTO: AMTAB S.P.A. - AUMENTO DI CAPITALE SULLA BASE DEL PIANO DI RILANCIO AZIENDALE - INDIRIZZI SUL SERVIZIO DI SOSTA

PARERE ESPRESSO AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ART. 239 D.LGS N.267 DEL 18.08.2000 (T.U.E.L) ED ARTT.78,79,80,81 E 82 DEL REGOLAMENTO COMUNALE DI CONTABILITA' SULLA ALLEGATA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE:

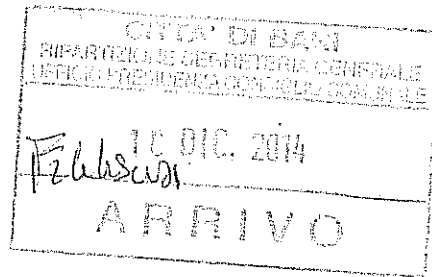
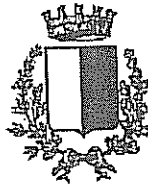
PARERE DEL COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI:

.Il Collegio • Vista la proposta di deliberazione di Consiglio Comunale n. 2014/086/00026 avente ad oggetto “AMTAB SPA – Aumento di capitale sulla base del piano di rilancio aziendale – indirizzi sul servizio di sosta”; • Visto l’art. 239 del D. Lgs. n. 267/2000 TUEL così come modificato dall’art. 3, comma 1, lettera o), del decreto legge n. 174/2012 che stabilisce le materie per le quali è previsto l’obbligo per l’Organo di Revisione di esprimere il proprio parere; •

Rilevato che la predetta proposta di deliberazione consiliare non apporta alcuna modifica sostanziale alle modalità di gestione del servizio pubblico all’uopo già decise dal Consiglio Comunale; • Rilevato pertanto che la fattispecie contemplata nella predetta proposta di deliberazione consiliare in esame non rientra tra le materie per le quali è previsto l’obbligo di esprimere il parere da parte dell’Organo di Revisione ai sensi del predetto art. 239, comma 1, lett. b), del D. Lgs. n. 267/2000 TUEL comunica di non essere tenuto, nel caso di specie, ad emettere alcun parere perché non previsto dall’art. 239 del D. Lgs. n. 267/2000. Bari 16.12.2014
Il Collegio dei Revisori dei Conti Dott. Michele Cea Dott. Gianni Ladisa Prof. Nunzio Angiola

Bari, 17/12/2014

Il Collegio dei Revisori dei Conti
Michele Cea
Giovanni Ladisa
Nunzio Angiola



COMUNE DI BARI

Il Commissione Consiliare Permanente
Bilancio, Società Partecipate, Sviluppo Economico, Tributi,
Città Metropolitana.

Prot. n. 300945

Bari, 18.12.14

Oggetto: Proposta di deliberazione consiliare n.2014/086/00026 avente ad oggetto:
"AMTAB S.P.A. - AUMENTO DI CAPITALE SULLA BASE DEL PIANO DI RILANCIO AZIENDALE - INDIRIZZI SUL
SERVIZIO DI SOSTA."

Sig. Presidente Consiglio Comunale

SEDE

Si comunica che questa Commissione Consiliare, nella odierna seduta del 18.12.14, e con riferimento alla proposta di deliberazione consiliare in oggetto specificata, letti tutti gli atti, in esito alla votazione di seguito riportata ha espresso il seguente differenziato parere:

Francesco Giannuzzi Presidente: favorevole;

Michele Picaro Vice Presidente: assente;

Giuseppe Carrieri Consigliere: non favorevole;

Marco Lacarra Consigliere: assente;

Alfonsino Picicchio Consigliere: si riserva di esprimere il proprio parere nel corso del dibattito in Consiglio.

Si restituisce la proposta di deliberazione in oggetto, unitamente a tutti gli atti allegati.

Cordiali saluti.

Il Presidente
Francesco Giannuzzi

EMENDAMENTO

APPROVATO

* INOLTRE

DI DARE ATTO CHE "IL PIANO DI RILANCIO AMTAB SpA
DI CUI AL PRESENTE PROVVEDIMENTO RISULTA COMPATIBILE
SIA CON LA PROCEDURA DI CREAZIONE DI SOCIETA' MISTA (COME DELIBERATO
CON ATTO DI C.C. N°2/2010), SIA NEL CASO IN CUI IL CONSIGLIO
COMUNALE SI ESPRIMA NUOVAMENTE SUL RIAFFIDAMENTO IN
HOUSE DEI SERVIZI AD AMTAB!!

APPROVATO

DA INSERIRE DOPO IL PUNTO N° 9 DEL

DISPOSITIVO

EMENDAMENTI NON

APPROVATI O RITIRATI



6 02613,49/6

PROPOSTA DELIBERAZIONE 2014/086/00026: EMENDAMENTI

- ~~1.~~ Pag.10 dopo **“RITENUTO OPPORTUNO”** (di pag.9) al capoverso 2 sostituire **“.....A supporto dell’attività della Ripartizione.....dal Sindaco”** con **“.....A supporto dell’attività della Ripartizione, per il monitoraggio dello stato di avanzamento del Piano di Rilancio, dovrà essere costituito un comitato guida composto da: Direttore Generale del Comune di Bari o suo delegato, un rappresentante delle associazioni dei consumatori e da un soggetto terzo designato dai gruppi consiliari di opposizione”**.
- ~~2.~~ Al capoverso 3 di pag.10 dopo **“...Amministrazione”** cassare **“e dovranno essere comunque validate dal comitato guida”**;
- ~~3.~~ Sostituire il capoverso 4 con il seguente: **“Le modifiche al Piano di Rilancio dovranno essere approvate dall’organo di amministrazione dell’azienda e dal Consiglio Comunale”**;
- ~~4.~~ Cassare il capoverso 6; **RITIRATO!**
- ~~5.~~ Pag.12 punto 3) dopo **“....E.2.000.000,00”** aggiungere **“previa verifica e assenso del comitato guida circa il raggiungimento degli obiettivi del piano di rilancio”**;
- ~~6.~~ Pag.12 punto 5) dopo **“...piano di rilancio”** aggiungere **“da approvare con specifica proposta di deliberazione del Consiglio Comunale”**;

7. Pag.12 punto 6) sostituire "...report periodico" con "report semestrale";

8. Pag.12 punto 6) aggiungere dopo "...finanziamento" la parola "oneroso";

9. Pag.12 punto 7) sostituire "DI DARE ATTO.....qui integralmente richiamati, che dovrà integrarsi....." con "DI DARE ATTO che l'attuazione del Piano di Rilancio, monitorato dalla Ripartizione Enti Partecipati e dal Comitato Guida, dovrà integrarsi....";

10. Pag.13 punto 8 lett. b) sostituire ".....pari al contratto di trasporto pubblico locale" con "triennale";

11. Pag.13 punto 8 lett. f) sostituire ".....canone periodico che dovrà essere definito con il fine di massimizzare il beneficio per la Civica Amministrazione, tenendo conto dell'equilibrio economico della società" con "canone annuale pari al 25%dei ricavi da tariffa";

12. Pag.13 punto 8 lett. g) cassare integralmente.

13. Pag.14 punto 8 lett. i) dopo ".....attività svolte" aggiungere "nonché dei ricavi da tariffa".

Giuseppe Carrieri

ORDINI DEL GIORNO

APPROVATO

APPROVATO



2014/13, h9

ORDINE DEL GIORNO N.4 ALLA PROPOSTA DI DELIB. N.2014/086/00026

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BARI

- VISTA LA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE DI RICAPITALIZZAZIONE DELL'AMTAB E DI CONCESSIONE DI FINANZIAMENTO;
- VISTO IL PIANO DI RILANCIO ACCLUSO A DETTA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE;
- RILEVATO CHE LO STESSO NON PREVEDE SPECIFICHE INIZIATIVE IN TEMA DI INCREMENTO DEL PERSONALE CON MANSIONI DI C.D. VERIFICATORE TITOLI DI VIAGGIO(18 ADDETTI) ;
- RITENUTO COESSENZIALE ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI INDICATI IN DETTO PIANO DI RILANCIO L'INCREMENTO DEL RAPPORTO RICAVI DEL TRAFFICO/COSTI (ALLO STATO AMMONTANTE AL 20%).

IMPEGNA

IL SINDACO A PORRE IN ESSERE TUTTE LE OPPORTUNE AZIONI AFFINCHÉ AMTAB SPA NEL PERIODO 2015-2017 INCREMENTI CONSIDERevolMENTE IL NUMERO DEGLI ADDETTI CON MANSIONI DI VERIFICATORE TITOLI DI VIAGGIO.

Giuseppe Carrieri

ORDINI DEL GIORNO

NON APPROVATI

RESPIRTO



10RE 13,49/6

ORDINE DEL GIORNO ALLA PROPOSTA DI DELIB. N.2014/086/00026

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BARI

- VISTA LA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE N.2014/086/00026 CON LA QUALE E' STATA, PERALTRO, PROPOSTA LA RICAPITALIZZAZIONE DELL'AMTAB SPA NELLA MISURA DI E.6 MILIONI NONCHE' L'EROGAZIONE DI FINANZIAMENTO PER E.4 MILIONI;
- ATTESA LA RILEVANZA DEGLI IMPORTI PER IL CIVICO BILANCIO E LA SOTTRAZIONE DI INGENTI RISORSE FINANZIARIE DESTINABILI AD ALTRE FINALITA';
- CONSIDERATO CHE IL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE DI TRASPORTO PUO' NORMATIVAMENTE E STATUTARIAMENTE ESSERE ESPLETATO NON SOLO A MEZZO DI SOCIETA' INTERAMENTE PARTECIPATE DAL COMUNE, MA ALTRESI' A MEZZO DI SOCIETA' MISTE (PUBBLICO-PRIVATO) E ALL'ESITO DI PROCEDURE DI GARA EUROPEE;
- RILEVATO CHE IN TALE DIVERSA EVENIENZA (SOCIETA' MISTA/GARA), LE PERDITE REGISTRATE DAL SOGGETTO AFFIDATARIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NON GRAVEREBBERO PIU' SUL CIVICO BILANCIO;
- RITENUTO CHE ALLO STATO NON V'È ALCUNA CERTEZZA CHE NELLE PROSSIME ANNUALITA' AMTAB SPA NON PROSPETTI LA NECESSITA' DI ULTERIORI OPERAZIONI DI RICAPITALIZZAZIONE

**ANCORA UNA VOLTA GRAVANTI SUL CIVICO BILANCIO E QUINDI
SULL'INTERA CITTADINANZA;**

-VISTO L'ART.42 N.4 DELLO STATUTO COMUNALE.

IMPEGNA

**IL SINDACO A INDIRE ENTRO IL 30-12-2015 APPOSITA
CONSULTAZIONE DELLA CITTADINANZA ALLO SCOPO DI ACQUISIRE
IL PARERE DELLA STESSA CIRCA L'EROGAZIONE DELLE TRANCHE
DI RICAPITALIZZAZIONE DELL'AMTAB SPA PER GLI ANNI 2016-2017.**

Giuseppe Carrieri



RESINATO 6



② ORE 13,49/6

ORDINE DEL GIORNO N.2 ALLA PROPOSTA DI DELIB. N.2014/086/00026

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BARI

- VISTA LA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE DI RICAPITALIZZAZIONE DELL'AMTAB E DI EROGAZIONE DI FINANZIAMENTO;
- VISTO IL PIANO DI RILANCIO ACCLUSO A DETTA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE;
- RILEVATA LA NECESSITA' DI INCREMENTARE LE AZIONI FINALIZZATE ALLO SVILUPPO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE NELLA CITTA' DI BARI;
- PRESO ATTO DELLA NECESSITA' DI RINNOVO DEL PARCO ROTABILE, PROSPETTATA DA AMTAB SPA.

IMPEGNA

IL SINDACO A PORRE IN ESSERE TUTTE LE OPPORTUNE AZIONI AFFINCHE' IL RINNOVO DEL PARCO ROTABILE DI AMTAB SPA PREVEDA L'ACQUISTO DI AUTOBUS IBRIDI E/O ELETTRICI.

Giuseppe Carrieri

RESPIRO



③ ORG 13,49

ORDINE DEL GIORNO N.3 ALLA PROPOSTA DI DELIB. N.2014/086/00026

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BARI

- VISTA LA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE DI RICAPITALIZZAZIONE DELL'AMTAB E DI CONCESSIONE DI FINANZIAMENTO;**
- VISTO IL PIANO DI RILANCIO ACCLUSO A DETTA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE;**
- RILEVATO CHE LO STESSO NON PREVEDE PARTICOLARI AZIONI PER LA RIDUZIONE DEL COSTO DEL PERSONALE;**
- RITENUTA COESSENZIALE LA RIDUZIONE DI TALE VOCE DI COSTO PER LA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI IVI PREVISTI.**

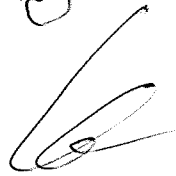
IMPEGNA

IL SINDACO A PORRE IN ESSERE TUTTE LE OPPORTUNE AZIONI AFFINCHE' AMTAB SPA NEL PERIODO 2015-1017 ATTUI IL C.D. BLOCCO DEL TURN OVER, AL FINE DI RIDURRE IL COSTO DEL LAVORO.

Giuseppe Carrieri

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Giuseppe Carrieri', written over a faint circular stamp.

RESPIRO



5026.13.19/6

ORDINE DEL GIORNO N.5 ALLA PROPOSTA DI DELIB. N.2014/086/00026

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BARI

-VISTA LA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE DI RICAPITALIZZAZIONE DELL'AMTAB E DI CONCESSIONE DI FINANZIAMENTO;

-VISTO IL PIANO DI RILANCIO ACCLUSO A DETTA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE;

-RILEVATO CHE LO STESSO NON PREVEDE SPECIFICHE INIZIATIVE IN TEMA DI ADEGUAMENTO DELLE TARIFFE ALL'UTENZA, COME PRESCRITTO DALLA DELIBERA DELLA CORTE DEI CONTI DELLA LOMBARDIA N.86/2010;

-RITENUTO COESSENZIALE ALLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI INDICATI IN DETTO PIANO DI RILANCIO L'ADEGUAMENTO DELLE TARIFFE AGLI EFFETTIVI COSTI DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

IMPEGNA

IL SINDACO AD ADOTTARE NEL 2015 APPOSITA DELIBERAZIONE IN TEMA DI TARIFFE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE D'ADEGUAMENTO AGLI EFFETTIVI COSTI DEL SERVIZIO.

Giuseppe Carrieri



7) ORE 13,50/6

Beni, 23.XII.2019

RESPINTO 6

OGGETTO: EMENDAMENTO ODG N. 19

PRESO CONSIDERATO IL "PIANO DI RILANCIO"
ED EVENTUALI PROGRAMMAZIONI FUTURE DELLA
AZIENDA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE,
QUINDI DELL'ASSENZA DI CONCRETI OBIETTIVI
DI RILANCIAMENTO NEL LUNGO PERIODO, SI
IMPEGNA IL SINDACO A VOLER ATTIVARE
TUTTE LE PROCEDURE UTILI ALLA PRIVATIZZAZIONE
DELL'AZIENDA, AL FINE DI RENDERE LA
STESSA CONCORRENTE ED EFFICIENTE SUL
TEMA DEI SERVIZI E DEL MERCATO.
COSI' FACENDO SI EVITERANNO FUTURE
E DISASTROSE, PER LE TASCHE DEI CITTADINI,
RICAPITALIZZAZIONI.

Michele Picoro (FI)
Luca Meloni (FI)
Fabio Romito (FI)

GIORNO 13,50/€

Bari, 23. XII. 2014

RESAINTO/€

OGGETTO: EMENDAMENTO O.D.G. N. 19

ALLA LUCE DELLA "MALA GESTIO" DELL'AMTAB,
PERPETRATA PER ANNI A DANNO DEL COMUNE
DI BARI, OVVERO DEI CITTADINI, CHE HA VIATO
LA STESSA AZIENDA ESSERE OGGETTO DI
INDAGINI GIUDIZIARIE ANCORA IN CORSO SI
CHIEDE

IMMEDIATO COMMISSARIAMENTO DELL'AZIENDA
AL FINE DI RISANAMENTO E SUCCESSIVO
RICANCIO DELLA STESSA.

Ennio Meloni (F.I.)

Michele Picero (F.I.)

Fabio Romito (F.I.)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: ODG n.1-odg n. 19

OGGETTO ESTESO: ODG n. 1 Carrieri su odg n. 19

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 17.50 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 024
VOTANTI : 024
VOTI FAVOREVOLI : 006
VOTI CONTRARI : 017
ASTENUTI : 001

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	034 RANIERI ROMEO
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO

VOTANO NO

004 BRONZINI MARCO	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	019 GIANNUZZI FRANCESCO	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	021 LACARRA MARCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
009 CAVONE MICHELANGELO	022 LACOPPOLA VITO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	024 MAIORANO MASSIMO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
001 DECARO ANTONIO	026 MARIANI ANTONIO	

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
003 ANACLERIO ALESSANDRA	018 FINOCCHIO PASQUALE	032 PICARO MICHELE
008 CASCELLA GIUSEPPE	020 INTRONA PIERLUIGI	033 PISICCHIO ALFONSINO
013 DE ROBERTIS ILARIA	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE		

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
"Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
(dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Maria D'Amelio)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: ODG n.2-odg n. 19

OGGETTO ESTESO: ODG n. 2 Carriero su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 18.01 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI	:	026
VOTANTI	:	026
VOTI FAVOREVOLI	:	007
VOTI CONTRARI	:	018
ASTENUTI	:	001

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	030 MELINI IRMA	034 RANIERI ROMEO
010 COLELLA FRANCESCO	032 PICARO MICHELE	035 ROMITO FABIO SAVERIO
025 MANGANO SABINO		

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	001 DECARO ANTONIO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	019 GIANNUZZI FRANCESCO	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	021 LACARRA MARCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
009 CAVONE MICHELANGELO	022 LACOPPOLA VITO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	024 MAIORANO MASSIMO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	033 PISICCHIO ALFONSINO
013 DE ROBERTIS ILARIA	020 INTRONA PIERLUIGI	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	023 LAFORGIA RENATO	

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Mario D'Amelio)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: ODG n.3-odg n. 19

OGGETTO ESTESO: ODG n. 3 Carriera su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 18.10 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI	: 025
VOTANTI	: 025
VOTI FAVOREVOLI	: 004
VOTI CONTRARI	: 018
ASTENUTI	: 003

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	032 PICARO MICHELE	035 ROMITO FABIO SAVERIO
030 MELINI IRMA		

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	001 DECARO ANTONIO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	019 GIANNUZZI FRANCESCO	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	021 LACARRA MARCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
009 CAVONE MICHELANGELO	022 LACOPPOLA VITO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	024 MAIORANO MASSIMO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO

ASTENUTI

010 COLELLA FRANCESCO	017 DI RELLA PASQUALE	025 MANGANO SABINO
-----------------------	-----------------------	--------------------

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	033 PISICCHIO ALFONSINO
013 DE ROBERTIS ILARIA	020 INTRONA PIERLUIGI	034 RANIERI ROMEO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Mario D'Amelio)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: ODG n.4-odg n. 19

OGGETTO ESTESO: ODG n. 4 Carrieri su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 18.21 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 025
 VOTANTI : 025
 VOTI FAVOREVOLI : 015
 VOTI CONTRARI : 005
 ASTENUTI : 005

VOTAZIONE
 ODG CARRIERI
APPROVATO
 B

IL CONSIGLIO APPROVA

VOTANO SI

003 ANACLERIO ALESSANDRA	010 COLELLA FRANCESCO	027 MAUGERI MARIA
004 BRONZINI MARCO	001 DECARO ANTONIO	030 MELINI IRMA
005 CAMPANELLI SALVATORE	021 LACAPRA MARCO <i>(M)</i>	031 NEVIERA GIUSEPPE
006 CARADONNA MICHELE	022 LACOPPOLA VITO	032 PICARO MICHELE
007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	035 ROMITO FABIO SAVERIO

PRESENTE

VOTANO NO

012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	026 MARIANI ANTONIO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
019 GIANNUZZI FRANCESCO	028 MAURODINOIA ANNA	

ASTENUTI

009 CAVONE MICHELANGELO	017 DI RELLA PASQUALE	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	024 MAIORANO MASSIMO	

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	033 PISICCHIO ALFONSINO
013 DE ROBERTIS ILARIA	020 INTRONA PIERLUIGI	034 RANIERI ROMEO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Maria D'Amelio)

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: ODG n.5-odg n. 19

OGGETTO ESTESO: ODG n. 5 Carriero su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 18.36 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 023
 VOTANTI : 023
 VOTI FAVOREVOLI : 001
 VOTI CONTRARI : 019
 ASTENUTI : 003

RESPINTO

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	001 DECARO ANTONIO	025 MANGANO SABINO
004 BRONZINI MARCO	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	026 MARIANI ANTONIO
005 CAMPANELLI SALVATORE	019 GIANNUZZI FRANCESCO	027 MAUGERI MARIA
006 CARADONNA MICHELE	021 LACARRA MARCO	028 MAURODINOIA ANNA
009 CAVONE MICHELANGELO	022 LACOPPOLA VITO	031 NEVIERA GIUSEPPE
010 COLELLA FRANCESCO	024 MAIORANO MASSIMO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO		

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE	030 MELINI IRMA	032 PICARO MICHELE
-----------------------	-----------------	--------------------

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
008 CASCELLA GIUSEPPE	020 INTRONA PIERLUIGI	035 ROMITO FABIO SAVERIO
013 DE ROBERTIS ILARIA	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	029 MELCHIORRE FILIPPO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
016 DI PAOLA DOMENICO	033 PISICCHIO ALFONSINO	

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Maria D'Anello)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emend.n.6.1-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.1 Carrieri su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 18.45 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 022 (21)
 VOTANTI : 022 (21)
 VOTI FAVOREVOLI : 006
 VOTI CONTRARI : 015 (14)
 ASTENUTI : 001

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	019 GIANNUZZI FRANCESCO	027 MAUGERI MARIA
006 CARADONNA MICHELE	021 LAGARRA MARCO ASSENTE	028 MAURODINOIA ANNA
011 D'AMORE GIORGIO	022 LACOPPOLA VITO	031 NEVIERA GIUSEPPE
001 DECARO ANTONIO	024 MAIORANO MASSIMO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	015 DI GIORGIO GIUSEPPE	029 MELCHIORRE FILIPPO
005 CAMPANELLI SALVATORE	016 DI PAOLA DOMENICO	033 PISICCHIO ALFONSINO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
009 CAVONE MICHELANGELO	020 INTRONA PIERLUIGI	036 SCIACOVELLI NICOLA
013 DE ROBERTIS ILARIA	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dot. Maria D'Amelio)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emend.n.6.2-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.2 Carriero su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 19.06 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 023
 VOTANTI : 023
 VOTI FAVOREVOLI : 005
 VOTI CONTRARI : 017
 ASTENUTI : 001

*VOTAZIONE
 Emend. 6.2.*

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	035 ROMITO FABIO SAVERIO
010 COLELLA FRANCESCO	032 PICARO MICHELE	

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	028 MAURODINOIA ANNA
004 BRONZINI MARCO	019 GIANNUZZI FRANCESCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
005 CAMPANELLI SALVATORE	022 LACOPOLA VITO	033 PISICCHIO ALFONSINO
006 CARADONNA MICHELE	024 MAIORANO MASSIMO	036 SCIACOVELLI NICOLA
009 CAVONE MICHELANGELO	026 MARIANI ANTONIO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
011 D'AMORE GIORGIO	027 MAUGERI MARIA	

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

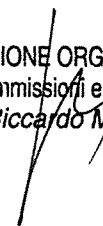
ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	030 MELINI IRMA
001 DECARO ANTONIO	020 INTRONA PIERLUIGI	034 RANIERI ROMEO
013 DE ROBERTIS ILARIA	021 LACARRA MARCO	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	023 LAFORGIA RENATO	

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Maria D'Amelia)



LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)



Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emend.n.6.3-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.3 Carrieri AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 19.20 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 024
 VOTANTI : 024
 VOTI FAVOREVOLI : 007
 VOTI CONTRARI : 014
 ASTENUTI : 003

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO
019 GIANNUZZI FRANCESCO		

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	031 NEVIERA GIUSEPPE
004 BRONZINI MARCO	022 LACOPPOLA VITO	033 PISICCHIO ALFONSINO
005 CAMPANELLI SALVATORE	024 MAIORANO MASSIMO	036 SCIACOVELLI NICOLA
009 CAVONE MICHELANGELO	026 MARIANI ANTONIO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
011 D'AMORE GIORGIO	028 MAURODINOIA ANNA	

ASTENUTI

006 CARADONNA MICHELE	017 DI RELLA PASQUALE	020 INTRONA PIERLUIGI
-----------------------	-----------------------	-----------------------

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	027 MAUGERI MARIA
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	029 MELCHIORRE FILIPPO
001 DECARO ANTONIO	021 LACARRA MARCO	034 RANIERI ROMEO
013 DE ROBERTIS ILARIA	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE		

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Mario D'Asello)



Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emend.n. 6.5 odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.5 Carrieri su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 19.36 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 027
 VOTANTI : 027
 VOTI FAVOREVOLI : 006
 VOTI CONTRARI : 019
 ASTENUTI : 002

*Em. 6.5.
 RESPINTO*

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
004 BRONZINI MARCO	020 INTRONA PIERLUIGI	028 MAURODINOIA ANNA
005 CAMPANELLI SALVATORE	021 LACARRA MARCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
006 CARADONNA MICHELE	022 LACOPPOLA VITO	033 PISICCHIO ALFONSINO
009 CAVONE MICHELANGELO	024 MAIORANO MASSIMO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	026 MARIANI ANTONIO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
001 DECARO ANTONIO		

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE	019 GIANNUZZI FRANCESCO
-----------------------	-------------------------

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
013 DE ROBERTIS ILARIA	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE		

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Maria D'Esposito)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emend.n.6.6-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.6 Carriero su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 19.49 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 025
 VOTANTI : 025
 VOTI FAVOREVOLI : 005
 VOTI CONTRARI : 018
 ASTENUTI : 002

6.6.

Respinto

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO
025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE	

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	001 DECARO ANTONIO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	019 GIANNUZZI FRANCESCO	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	020 INTRONA PIERLUIGI	033 PISICCHIO ALFONSINO
009 CAVONE MICHELANGELO	021 LACARRA MARCO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	022 LACOPPOLA VITO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE	031 NEVIERA GIUSEPPE
-----------------------	----------------------

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	015 DI GIORGIO GIUSEPPE	024 MAIORANO MASSIMO
007 CARRIERI GIUSEPPE	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
013 DE ROBERTIS ILARIA	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE

(Dott. Maria D'Amelis)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emend.n.6.7-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.7 Carrieri su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 19.59 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 025
 VOTANTI : 025
 VOTI FAVOREVOLI : 007
 VOTI CONTRARI : 016
 ASTENUTI : 002

6,7
 RS TO INTO

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO
019 GIANNUZZI FRANCESCO		

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	001 DECARO ANTONIO	027 MAUGERI MARIA
004 BRONZINI MARCO	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	028 MAURODINOIA ANNA
005 CAMPANELLI SALVATORE	021 LACARRA MARCO	033 PISICCHIO ALFONSINO
006 CARADONNA MICHELE	022 LACOPPOLA VITO	036 SCIACOVELLI NICOLA
009 CAVONE MICHELANGELO	026 MARIANI ANTONIO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
011 D'AMORE GIORGIO		

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE	031 NEVIERA GIUSEPPE
-----------------------	----------------------

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	024 MAIORANO MASSIMO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	029 MELCHIORRE FILIPPO
013 DE ROBERTIS ILARIA	020 INTRONA PIERLUIGI	034 RANIERI ROMEO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	023 LAFORGIA RENATO	037 SISTO LIVIO

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Mario D'Aselis)

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emend.n.6.9-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.9 Carrieri su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 20.14 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 027
 VOTANTI : 027
 VOTI FAVOREVOLI : 006
 VOTI CONTRARI : 020
 ASTENUTI : 001

6.9
 RESPINTE

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
004 BRONZINI MARCO	019 GIANNUZZI FRANCESCO	028 MAURODINOIA ANNA
005 CAMPANELLI SALVATORE	020 INTRONA PIERLUIGI	031 NEVIERA GIUSEPPE
006 CARADONNA MICHELE	021 LACARRA MARCO	033 PISICCHIO ALFONSINO
009 CAVONE MICHELANGELO	022 LACOPPOLA VITO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	023 LAFORGIA RENATO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
001 DECARO ANTONIO	026 MARIANI ANTONIO	

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
013 DE ROBERTIS ILARIA	024 MAIORANO MASSIMO	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE		

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Carlo D'Amelio)



Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emen.n.6.10-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.10/Carrieri su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 20.20 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 027
 VOTANTI : 027
 VOTI FAVOREVOLI : 006
 VOTI CONTRARI : 020
 ASTENUTI : 001

emanat,
6.10
RESPINTE

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
004 BRONZINI MARCO	019 GIANNUZZI FRANCESCO	028 MAURODINOIA ANNA
005 CAMPANELLI SALVATORE	020 INTRONA PIERLUIGI	031 NEVIERA GIUSEPPE
006 CARADONNA MICHELE	021 LACARRA MARCO	033 PISICCHIO ALFONSINO
009 CAVONE MICHELANGELO	022 LACOPPOLA VITO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	023 LAFORGIA RENATO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
001 DECARO ANTONIO	026 MARIANI ANTONIO	

ASTENUTI


017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
013 DE ROBERTIS ILARIA	024 MAIORANO MASSIMO	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE		

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Maria D'Asellis)



Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emen.n.6.11-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.11 Carriero su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 20.27 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 028
 VOTANTI : 028
 VOTI FAVOREVOLI : 006
 VOTI CONTRARI : 021
 ASTENUTI : 001

6.11
 RESPINTE

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	019 GIANNUZZI FRANCESCO	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	020 INTRONA PIERLUIGI	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	021 LACARRA MARCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
009 CAVONE MICHELANGELO	022 LACOPPOLA VITO	033 PISICCHIO ALFONSINO
011 D'AMORE GIORGIO	023 LAFORGIA RENATO	036 SCIACOVELLI NICOLA
001 DECARO ANTONIO	024 MAIORANO MASSIMO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	015 DI GIORGIO GIUSEPPE	029 MELCHIORRE FILIPPO
008 CASCELLA GIUSEPPE	016 DI PAOLA DOMENICO	034 RANIERI ROMEO
013 DE ROBERTIS ILARIA	018 FINOCCHIO PASQUALE	037 SISTO LIVIO

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE:
 (Dott. Maria D'Asello)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emen.n.6.12-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.12 Carriero su AMTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 20.33 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 026
 VOTANTI : 026
 VOTI FAVOREVOLI : 004
 VOTI CONTRARI : 021
 ASTENUTI : 001

6.12
 RESPINTE

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE 025 MANGANO SABINO 035 ROMITO FABIO SAVERIO
 010 COLELLA FRANCESCO

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA 012 DELLE FOGLIE SILVESTRO 026 MARIANI ANTONIO
 004 BRONZINI MARCO 019 GIANNUZZI FRANCESCO 027 MAUGERI MARIA
 005 CAMPANELLI SALVATORE 020 INTRONA PIERLUIGI 028 MAURODINOIA ANNA
 006 CARADONNA MICHELE 021 LACARRA MARCO 031 NEVIERA GIUSEPPE
 009 CAVONE MICHELANGELO 022 LACOPPOLA VITO 033 PISICCHIO ALFONSINO
 011 D'AMORE GIORGIO 023 LAFORGIA RENATO 036 SCIACOVELLI NICOLA
 001 DECARO ANTONIO 024 MAIORANO MASSIMO 014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO 016 DI PAOLA DOMENICO 032 PICARO MICHELE
 008 CASCELLA GIUSEPPE 018 FINOCCHIO PASQUALE 034 RANIERI ROMEO
 013 DE ROBERTIS ILARIA 029 MELCHIORRE FILIPPO 037 SISTO LIVIO
 015 DI GIORGIO GIUSEPPE 030 MELINI IRMA

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Mario D'Amelio)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emen.n.6.13-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 6.13 Carriero su AMNTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 20.43 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 029
 VOTANTI : 029
 VOTI FAVOREVOLI : 006
 VOTI CONTRARI : 022
 ASTENUTI : 001

e. B
RESPINTE

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	019 GIANNUZZI FRANCESCO	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	020 INTRONA PIERLUIGI	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	021 LACARRA MARCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
008 CASCELLA GIUSEPPE	022 LACOPPOLA VITO	033 PISICCHIO ALFONSINO
009 CAVONE MICHELANGELO	023 LAFORGIA RENATO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	024 MAIORANO MASSIMO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
001 DECARO ANTONIO		

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	016 DI PAOLA DOMENICO	034 RANIERI ROMEO
013 DE ROBERTIS ILARIA	018 FINOCCHIO PASQUALE	037 SISTO LIVIO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	029 MELCHIORRE FILIPPO	

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Mario D'Amelio)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: ODG. n.7-odg n.19

OGGETTO ESTESO: ODG n. 7 Picaro su AMNTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 20.53 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 027
 VOTANTI : 027
 VOTI FAVOREVOLI : 004
 VOTI CONTRARI : 022
 ASTENUTI : 001

RESPINTO

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE 032 PICARO MICHELE 035 ROMITO FABIO SAVERIO
 030 MELINI IRMA

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA 001 DECARO ANTONIO 026 MARIANI ANTONIO
 004 BRONZINI MARCO 012 DELLE FOGLIE SILVESTRO 027 MAUGERI MARIA
 005 CAMPANELLI SALVATORE 020 INTRONA PIERLUIGI 028 MAURODINOIA ANNA
 006 CARADONNA MICHELE 021 LACARRA MARCO 031 NEVIERA GIUSEPPE
 008 CASCELLA GIUSEPPE 023 LAFORGIA RENATO 033 PISICCHIO ALEFONSINO
 009 CAVONE MICHELANGELO 024 MAIORANO MASSIMO 036 SCIACOVELLI NICOLA
 010 COLELLA FRANCESCO 025 MANGANO SABINO 014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
 011 D'AMORE GIORGIO

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO 018 FINOCCHIO PASQUALE 029 MELCHIORRE FILIPPO
 013 DE ROBERTIS ILARIA 019 GIANNUZZI FRANCESCO 034 RANIERI ROMEO
 015 DI GIORGIO GIUSEPPE 022 LACOPPOLA VITO 037 SISTO LIVIO
 016 DI PAOLA DOMENICO

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Maria D'Aszlie)

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: ODG n.8-odg n.19

OGGETTO ESTESO: ODG n. 7 Melini su AMNTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 21.03 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 028
 VOTANTI : 028
 VOTI FAVOREVOLI : 004
 VOTI CONTRARI : 021
 ASTENUTI : 003

RESPINTO

IL CONSIGLIO RESPINGE

VOTANO SI

007 CARRIERI GIUSEPPE 032 PICARO MICHELE 035 ROMITO FABIO SAVERIO
 030 MELINI IRMA

VOTANO NO

003 ANACLERIO ALESSANDRA 001 DECARO ANTONIO 026 MARIANI ANTONIO
 004 BRONZINI MARCO 012 DELLE FOGLIE SILVESTRO 027 MAUGERI MARIA
 005 CAMPANELLI SALVATORE 019 GIANNUZZI FRANCESCO 028 MAURODINOIA ANNA
 006 CARADONNA MICHELE 020 INTRONA PIERLUIGI 031 NEVIERA GIUSEPPE
 008 CASCELLA GIUSEPPE 021 LACARRA MARCO 033 PISICCHIO ALFONSINO
 009 CAVONE MICHELANGELO 023 LAFORGIA RENATO 036 SCIACOVELLI NICOLA
 011 D'AMORE GIORGIO 024 MAIORANO MASSIMO 014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO

ASTENUTI

010 COLELLA FRANCESCO 017 DI RELLA PASQUALE 025 MANGANO SABINO

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO 016 DI PAOLA DOMENICO 029 MELCHIORRE FILIPPO
 013 DE ROBERTIS ILARIA 018 FINOCCHIO PASQUALE 034 RANIERI ROMEO
 015 DI GIORGIO GIUSEPPE 022 LACOPPOLA VITO 037 SISTO LIVIO

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Maria D'Amelio)

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: Emend. n.9-odg n.19

OGGETTO ESTESO: Emendamento n. 7 Decaro su AMNTAB Spa

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 21.14 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 029
 VOTANTI : 029
 VOTI FAVOREVOLI : 023
 VOTI CONTRARI : 003
 ASTENUTI : 003

VOTAZIONE
APPROVATO
 EMENDATO
 DE CARO

IL CONSIGLIO APPROVA

VOTANO SI

003 ANACLERIO ALESSANDRA	001 DECARO ANTONIO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	013 DE ROBERTIS ILARIA	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	019 GIANNUZZI FRANCESCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
007 CARRIERI GIUSEPPE	020 INTRONA PIERLUIGI	033 PISICCHIO ALFONSINO
008 CASCELLA GIUSEPPE	021 LACARRA MARCO	036 SCIACOVELLI NICOLA
009 CAVONE MICHELANGELO	023 LAFORGIA RENATO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
011 D'AMORE GIORGIO	024 MAIORANO MASSIMO	

VOTANO NO

030 MELINI IRMA	032 PICARO MICHELE	035 ROMITO FABIO SAVERIO
-----------------	--------------------	--------------------------

ASTENUTI

010 COLELLA FRANCESCO	017 DI RELLA PASQUALE	025 MANGANO SABINO
-----------------------	-----------------------	--------------------

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	022 LACOPPOLA VITO	037 SISTO LIVIO
016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO	

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dr. Riccardo Marinelli)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: ODG N. 19

OGGETTO ESTESO: AMTAB Spa. Aumento di capitale sulla base del piano di rilancio aziendale.
Indirizzo sul servizio sosta

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 21.51 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 029
VOTANTI : 029
VOTI FAVOREVOLI : 023 22
VOTI CONTRARI : 005 06
ASTENUTI : 001 04

VOTAZIONE
DEI BARI

IL CONSIGLIO APPROVA

VOTANO SI

003 ANACLERIO ALESSANDRA	001 DECARO ANTONIO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	013 DE ROBERTIS ILARIA	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	019 GIANNUZZI FRANCESCO	031 NEVIERA GIUSEPPE
007 CARRIERI GIUSEPPE	020 INTRONA PIERLUIGI	033 PISICCHIO ALFONSINO
008 CASCELLA GIUSEPPE	021 LACARRA MARCO	036 SCIACOVELLI NICOLA
009 CAVONE MICHELANGELO	023 LAFORGIA RENATO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
011 D'AMORE GIORGIO	024 MAIORANO MASSIMO	

VOTANO NO

010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO
025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE	

EXTRICRI (PERDIPNIA RAZIONE DI VOTO) 6

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	022 LACOPPOLA VITO	037 SISTO LIVIO
016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO	

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
"Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
(dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Mario D'Amelio)

Presiede: il Presidente DI RELLA PASQUALE

OGGETTO SINTETICO: IE ODG N. 19

OGGETTO ESTESO: votazione immediata esecutività

VOTAZIONE PALESE NOMINALE SEDUTA 0016 ORE. 21.52 23-12-2014

RISULTATO DELLA VOTAZIONE

PRESENTI : 029
 VOTANTI : 029
 VOTI FAVOREVOLI : 022
 VOTI CONTRARI : 006
 ASTENUTI : 001

1.E.

IL CONSIGLIO APPROVA

VOTANO SI

003 ANACLERIO ALESSANDRA	012 DELLE FOGLIE SILVESTRO	026 MARIANI ANTONIO
004 BRONZINI MARCO	013 DE ROBERTIS ILARIA	027 MAUGERI MARIA
005 CAMPANELLI SALVATORE	019 GIANNUZZI FRANCESCO	028 MAURODINOIA ANNA
006 CARADONNA MICHELE	020 INTRONA PIERLUIGI	031 NEVIERA GIUSEPPE
008 CASCELLA GIUSEPPE	021 LACARRA MARCO	033 PISICCHIO ALFONSINO
009 CAVONE MICHELANGELO	023 LAFORGIA RENATO	036 SCIACOVELLI NICOLA
011 D'AMORE GIORGIO	024 MAIORANO MASSIMO	014 SMALDONE GIOVANNI LUCIO
001 DECARO ANTONIO		

VOTANO NO

007 CARRIERI GIUSEPPE	025 MANGANO SABINO	032 PICARO MICHELE
010 COLELLA FRANCESCO	030 MELINI IRMA	035 ROMITO FABIO SAVERIO

ASTENUTI

017 DI RELLA PASQUALE

ASSENTI

002 ALBENZIO PIETRO	018 FINOCCHIO PASQUALE	034 RANIERI ROMEO
015 DI GIORGIO GIUSEPPE	022 LACOPPOLA VITO	037 SISTO LIVIO
016 DI PAOLA DOMENICO	029 MELCHIORRE FILIPPO	

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
 "Consiglio, Commissioni e Gruppi Consiliari"
 (dr. Riccardo Marinelli)

IL SEGRETARIO GENERALE
 (Dott. Maria D'Asello)



Azienda Mobilità e Trasporti Bari S.p.A.

Viale L. Jacobini, Z.I. – 70123 BARI

Capitale Sociale € 199.634,00 i.v.

CCIAA Bari REA n° 456102

Registro Imprese di Bari e P.IVA n° 06010490727

VAT: IT 06010490727

Società con unico azionista soggetta a direzione e coordinamento da parte del Comune di Bari



Piano di Rilancio
(miglioramento dei servizi ed efficientamento dei costi)

Premessa

L'Amtab S.p.A. è una società interamente partecipata dal Comune di Bari e svolge per conto dell'Ente le attività e i servizi erogati in materia di mobilità urbana.

Negli ultimi anni la società, grazie anche all'intervento dell'Azionista unico Comune di Bari che ha indicizzato di anno in anno il corrispettivo del T.P.L., è riuscita a mantenere un discreto equilibrio economico ma ha sofferto, e soffre, di una crisi di liquidità dovuta prevalentemente a fattori straordinari che hanno inciso pesantemente sulle finanze aziendali, mettendone a rischio la continuità aziendale.

Con il presente Piano, il Consiglio di Amministrazione, intende ripristinare l'equilibrio finanziario con conseguente miglioramento dell'equilibrio economico, apportando contestualmente benefici in termini di qualità e quantità dei servizi erogati.

I risultati conseguiti dalla società negli ultimi anni sono riportati nel prospetto che segue dove viene evidenziato anche il risultato di previsione 2014 attestato con i dati al 30/9/2014.

Risultati di esercizio conseguiti negli ultimi 3 anni

ANNO	UTILE DI ESERCIZIO
2011 – Consuntivo	81.855
2012 – Consuntivo	42.111
2013 – Consuntivo	126.818
2014 – Previsione (al 30/9/2014)	113.145

Il presente piano di rilancio ha lo scopo di evidenziare gli effetti positivi di una razionalizzazione e riduzione dei costi di esercizio, di un miglioramento complessivo dei servizi erogati, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo e di un progressivo aumento dei ricavi, in particolare quelli connessi alla vendita di titoli di viaggio e della sosta (cosiddetto sbigliettamento); verranno evidenziati, altresì, gli effetti positivi della ricapitalizzazione prevista.

Obiettivi del Piano di Rilancio

L'attribuzione di risorse pubbliche sempre più incerte e scarse rispetto alle esigenze del territorio impongono obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento della programmazione e della gestione dei servizi assegnati. In tale contesto si inserisce il "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", adottato dalla G.R. con atto n° 1991 del 25/10/2013, in attuazione di quanto previsto dal Decreto Legge 6 luglio 2012, n° 95 –convertito con modificazioni della legge n. 135/2012- art. 16 bis, comma 4, come modificato dalla legge n. 228/2012, al quale deve farsi riferimento nel processo di razionalizzazione e di efficientamento del servizio di trasporto pubblico della Città di Bari.

Le azioni aziendali devono tendere alla razionalizzazione del servizio di TPL tenendo conto della certezza di risorse così come rivenienti dal contratto di servizio e dagli atti successivi, dalle integrazioni possibili, della possibilità di finanziamenti per investimenti finalizzati anche alla riduzione dei costi di esercizio, della volontà di rimodulare il servizio attualmente offerto, della necessità di realizzare interventi che incidono strutturalmente sull'organizzazione e sui costi del lavoro.

In questo processo di razionalizzazione ed efficientamento occorre seguire un percorso coerente e finalizzato a:

- a) individuazione delle risorse trasferite per effetto dei contratti di servizio e successivi atti integrativi, delle eventuali risorse assegnate ex L.R. 45/2013, dal riconoscimento degli adeguamenti normativi da parte del Comune di Bari e dei ricavi da traffico e dall'esercizio;
- b) definizione delle percorrenze contrattualmente definite dal contratto di servizio e dagli atti successivi ed integrativi, nonché delle percorrenze dovute ai trasferimenti dal comprensorio aziendale ai capolinea e viceversa;
- c) rimodulazione e razionalizzazione delle linee per un servizio più efficiente, idoneo ed economico, con previsione di revisione delle linee e/o di servizi offerti in eccesso, contestuale eliminazione delle sovrapposizioni, miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) contenimento dei costi di esercizio anche con interventi di tipo strutturale, di investimenti, di esternalizzazione di servizi, di revisione di accordi sindacali incidenti nell'organizzazione e nella gestione dei turni di lavoro;
- e) azioni finalizzate al miglioramento del rapporto ricavi da traffico e costi di esercizio.

In sostanza gli **obiettivi di efficientamento e razionalizzazione** con riferimento al servizio di TPL riguardano:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la revisione dei servizi offerti in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata.

I **criteri di verifica** del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento (ex art. 16-bis D.L. 95/2012) sono misurati secondo i due indicatori di riferimento:

INDICATORE 1 (obiettivi a e c): **numero di passeggeri trasportati**, calcolati secondo modalità condivise con l'Assessorato Regionale ai Trasporti;

INDICATORE 2 (obiettivo b): **ricavi da traffico**, calcolato come rapporto tra ricavi da traffico (R) la somma dei ricavi da traffico (R) e corrispettivi di servizio (C).

Oltre al servizio TPL, il piano di rilancio dell'azienda deve passare attraverso un miglioramento dei servizi correlati per la mobilità intervenendo prioritariamente sul servizio della sosta. In questa ottica appare necessario potenziare il servizio per incrementare il fatturato derivante dalla sosta su strada e aumentare il sistema dei controlli per ridurre considerevolmente gli evasori e le soste "senza grattino". Per quanto riguarda il servizio di Bike Sharing è auspicabile un potenziamento del servizio, espandendolo anche in altre zone della città con un coinvolgimento di soggetti privati interessati alla gestione e alla manutenzione.

Nella prima parte del piano di rilancio è riportato lo stato dell'arte dei servizi offerti dall'AMTAB ed una breve analisi dell'attuale situazione finanziaria (per ulteriori dettagli si rimanda all'allegato 1 –prospetti economici e finanziari).

Nella seconda parte sono riportate tutte le azioni che si intendono realizzare nel prossimo triennio suddivise in 5 obiettivi realizzativi finalizzati a: miglioramento del TPL, potenziamento del servizio di sosta, efficientamento della struttura organizzativa, incremento dei ricavi del TPL e della sosta, valorizzazione degli asset aziendali.

Tali azioni porteranno ad un risanamento complessivo dell'azienda sia dal punto di vista patrimoniale che operativo ed un incremento della soddisfazione degli utenti sulle modalità di erogazione dei servizi. Gli effetti sul bilancio di tali azioni è riportato nel bilancio previsionale allegato al presente documento.

Il piano di rilancio sarà altresì accompagnato da un sistema di monitoraggio da realizzare d'accordo con l'Amministrazione per verificare in itinere e quantificare a posteriori gli effetti del piano sull'azienda e sul servizio offerto.

Prima parte.

Lo scenario attuale - Analisi e prospettive.

L'Amtab S.p.A. eroga tutti i servizi per conto del Comune di Bari e nella Città di Bari.

Nel periodo successivo alla fusione (per incorporazione della STM Bari SpA in AMTAB Servizio SpA, poi diventata AMTAB SpA), le attività sono state raggruppate in tre principali linee:

- Trasporto Pubblico Locale (TPL)
- Trasporto degli utenti diversamente abili
- Sosta e servizi correlati.

Dal 7 settembre 2014 il trasporto dei diversamente abili è stato affidato dalla ASL ad altro soggetto privato.

Negli ultimi anni la società ha subito, direttamente ed indirettamente, l'influenza delle varie manovre economiche e finanziarie – nazionali e locali – che hanno impedito all'Ente affidante, nonché Azionista unico, di procedere ad un'adeguata ricapitalizzazione intesa a supportare un serio ed efficace piano di investimenti per il rilancio aziendale.

Sicché l'Azienda è ormai da anni in attesa di una indispensabile ed improcrastinabile iniezione di liquidità necessaria per garantire livelli di servizio adeguati in termini di qualità, regolarità e sicurezza.

L'Amtab, tra le società esercenti le attività di trasporto pubblico locale – a livello nazionale - è quella meno capitalizzata, meno dotata finanziariamente e con l'età media degli autobus tra le più elevate.

I motivi di tale ormai precaria – e strutturale – situazione deficitaria sono quasi tutti riconducibili alla mancata indicizzazione a regime del corrispettivo del TPL che in passato ha visto remunerare ogni chilometro percorso con un corrispettivo di € 2,18 (lo stesso che l'Amtab percepiva nel lontano 1999).

Il corrispettivo era ed è insufficiente ed ha determinato, soprattutto nel periodo 2000/2010 quella “perdita strutturale” che ha causato l'erosione, e poi l'azzeramento, di ben due patrimoni netti delle società esistenti prima della fusione (S.T.M. e AMTAB Servizio) e l'impossibilità di garantire quegli investimenti minimi necessari per la funzionalità dei vari settori aziendali, per la sostituzione e reintegro del parco marciante e per la realizzazione di innovazioni tecnologiche.

La mancata indicizzazione “a regime” ha di fatto impedito alla Società di assorbire l'aumento generalizzato e naturale dei principali costi aziendali:

- 1) costo del personale;
- 2) carburanti (gasolio e metano);
- 3) assicurazioni;
- 4) servizi e lavorazioni esterne.

È da dire che l'incremento ISTAT è stato riconosciuto parzialmente dal Comune di Bari, e solo di recente in maniera quasi completa.

Per il 2013, con enormi sforzi, l'Ente ha provveduto a stanziare, oltre l'importo solito di euro 1.089.059,00 (oltre iva al 10%) anche un'ulteriore somma di euro 3.157.505,12 (oltre IVA al 10%), per un totale complessivo di euro 4.246.564,34 (oltre IVA 10%).

Contratti e individuazione delle risorse.

Nel prospetto che segue sono riepilogati i contratti e i corrispettivi erogati per i servizi minimi ed aggiuntivi svolti nel 2013:

SERVIZI MINIMI E AGGIUNTIVI TPL COMUNE DI BARI -			
Contratti	Km/atb	Contributo chilometrico	Corrispettivi (oltre IVA)
Contratto originario del 24/12/2003 servizi minimi - Regione	8.388.987,00	2,182	18.309.570,13
Contratto originario del 24/12/2003 servizi aggiuntivi - Comune	151.345,90	2,182	330.323,36
Totali	8.540.332,90		18.639.893,49

Contratto integrativo del 21/07/2006 – Regione	1.363.386,00	2,182	2.974.908,25
Contratto integrativo del 29/12/2008 – Regione	127.927,00	2,182	279.136,71
Contratto integrativo del 15/12/2009 e succ. modifica del 3/11/2010 – Regione	350.393,65	2,182	764.558,94
Totali	1.841.706,65		4.018.603,91
Totali Percorrenze/Corrispettivi Regione	10.382.039,55		22.658.497,40

Dettaglio:

Servizi Minimi Regione - Contratto Originario	8.388.987,00	2,182	18.309.570,13
Servizi Minimi Regione - Contratti Integrativi	1.841.706,65	2,182	4.018.603,91
Totali	10.230.693,65		22.328.174,04
Servizi Aggiuntivi Comune	151.345,90		330.323,36
Totale Generale Regione - Comune	10.382.039,55		22.658.497,40
ISTAT 2013 riconosciuta dal Comune di Bari			4.246.564,34
Totale risorse trasferite			26.905.061,74

In tale scenario è da tenere in considerazione l'importo che la Regione Puglia (L.R. 45/2013) ha reso disponibile pari ad euro 1.804.484,00 finalizzandolo ad una integrazione del contratto di servizio attualmente vigente.

Sempre con riferimento al 2013, completano il quadro dei ricavi derivanti da T.P.L.:

a) ricavi da traffico	€	4.537.984,31
b) agevolazioni tariffarie	€	1.874.018,18
c) ricavi da pubblicità mobile	€	300.474,96
d) ricavi da penalità da terzi	€	173.928,60
e) rimborso malattie	€	3.149.616,15
per un valore complessivo di	€	10.036.022,20

I ricavi complessivi generati dal T.P.L., dunque, ammontano ad euro 36.941.083,94 al netto di I.V.A, quale somma dei corrispettivi da contratto di servizio per € 26.905.061,74, per altri ricavi per € 10.036.022,00.

Si osserva, con riferimento alla percorrenza contrattualizzata (servizi minimi e aggiuntivi), che l'importo erogato dal Comune per l'adeguamento ISTAT 2013 (euro 4.246.564,34 oltre IVA) corrisponde ad un incremento del costo unitario chilometrico pari ad € 0,409 per chilometro rispetto al 1999.

L'esiguità del corrispettivo unitario (2,182 euro per chilometro), come innanzi evidenziato, pur con i recenti adeguamenti ai fini ISTAT, è dimostrata anche dai dati che sono riportati nel prospetto che segue nel quale vengono evidenziati i corrispettivi unitari per km erogati in altre città italiane (fonte ASSTRA – Associazione Trasporti) per un rapido raffronto:

Città	Società	Contributo €/km 2011	Contributo €/km 2012
Bologna	TPER	2,5	2,8
Firenze	ATAF	2,9	3,0
Genova	AMT	3,8	3,5
Milano	ATM consolidato	2,7	2,7
Napoli	ANM	5,0	5,4
Palermo	AMAT	4,6	3,0
Roma	ATAC	3,7	3,8
Torino	GTT	3,3	3,3
Venezia	ACTV	3,5	3,1

È oltremodo evidente l'inadeguatezza del contributo unitario €/km 2,182 attualmente erogato dalla Regione Puglia che dovrebbe attestarsi almeno tra i €/km 3,15 / 3,30.

Né può trascurarsi la circostanza che la Regione Puglia ha riconosciuto, di recente, un contributo unitario superiore a €/km 3,50 per trasporti con autobus di linea nei contratti diretti (Regione/Società di Trasporto) ad alcune società di trasporto pubblico del settore ferroviario per le cosiddette percorrenze sostitutive con autobus.

Percorrenza chilometrica del servizio di trasporto urbano.

La percorrenza chilometrica attualmente contrattualizzata (contratto di servizio base, atti integrativi e servizi aggiuntivi del Comune di Bari) è pari a km autobus 10.382.039,45, come riportato nella tabella precedente.

La programmazione annuale del servizio viene effettuata su una previsione annua di km autobus 10.764.124,40 per tener conto di eventuali corse perse che possono verificarsi durante l'esercizio e rispettare la percorrenza contrattualizzata.

La percorrenza per trasferimenti (fuori servizio) dal comprensorio ai capolinea e viceversa è pari km 838.396,8; la stessa non è remunerata da alcun corrispettivo, rimanendo da sempre un costo a totale carico dell'Azienda.

La percorrenza effettiva (mezzi in movimento che generano costi –personale, mezzi, carburante, ecc.), è data dalla somma della percorrenza contrattualizzata (10.382.039,45) e dalla percorrenza per trasferimenti (838.396,8) ed è pari a km autobus 11.220.436,30.

La percorrenza complessiva, utilizzata per la programmazione del servizio, (programmata + percorrenza di trasferimento) è pari a km autobus 11.600.521,20.

Valutazione del ricavo per chilometro

Sulla base dei dati del 2013 è possibile valutare la incidenza del ricavo per chilometro ed il costo per chilometro.

Nel valutare il ricavo per chilometro si è tenuto conto della percorrenza effettiva, pari alla somma della percorrenza contrattuale (servizi minimi ed aggiuntivi) e percorrenza per trasferimento a vuoto.

Nella tabella seguente è riportato il valore del ricavo per chilometro in funzione dei Ricavi considerati:

- a) contributo per servizi minimi e aggiuntivi (Regione – Comune)
- b) contributo per servizi minimi ed aggiuntivi (Regione Comune) + ISTAT (Comune)
- c) ricavi complessivi per contributi regionali e comunali e ricavi da esercizio.

Ente Finanziatore	Contributo/ricavi	Percorrenza	Ricavo per Km €/km
Regione/Comune ISTAT/ricavi da esercizio	36.941.083,94	11.220.436,30	3,292
Regione/Comune ISTAT/ricavi da esercizio	36.941.083,94	10.382.039,45	3,558
Regione/Comune/ISTAT	26.905.061,74	11.220.436,30	2,398
Regione Comune	22.658.497,40	10.382.039,45**	2,182*
Regione Comune	22.658.497,40	11.220.436,30***	2,019
Ricavo da traffico	4.537.984,31	11.220.436,30	0,404

* contributo unitario €/km attualmente erogato dalla Regione Puglia

** percorrenza contrattualizzata

*** percorrenza effettiva (contrattualizzata + percorrenza per trasferimenti)

La normativa di settore (nazionale e regionale) indica come obiettivo il raggiungimento del 35% del rapporto tra i ricavi da traffico (R) e la somma di ricavi da traffico (R) e corrispettivo di servizio (C).

L'AMTAB ha raggiunto un rapporto del 20,6% nel 2012.

Nelle tabelle seguenti sono riportati, per opportuno riferimento, i valori complessivi del comparto dei servizi di TPL automobilistico, così come determinati dalla Regione Puglia (Assessorato ai Trasporti) per l'anno 2012.

Dal confronto con le altre realtà pugliesi, emerge come l'AMTAB sia in linea con la media regionale

Comuni titolari di contratti del TPL

	Passeggeri 2012	Ricavi/ (ricavi+corrispettivo) 2012	Ricavi da traffico 2012 [€]	Corrispettivo 2012
	I1	I2=R/(R+C)	R	C
Indicatore 2: R/(R+C) 2012 > 0,35				
Mattinata	10.492	0,57	€ 8.585	€ 6.423
San Giovanni Rotondo	435.251	0,42	€ 339.296	€ 470.656
Minervino Murge	76.026	0,39	€ 47.857	€ 76.235
Noci	92.237	0,30	€ 47.744	€ 113.672
Indicatore 2: 0,20 < R/(R+C) 2012 <= 0,35				
Taranto	7.114.090	0,25	€ 5.719.067	€ 17.147.536
Molfetta	241.271	0,24	€ 128.819	€ 411.949
Spinazzola	25.460	0,22	€ 10.295	€ 35.954
Barletta	420.816	0,22	€ 223.635	€ 788.964
Bari	10.828.844	0,21	€ 6.606.337	€ 25.477.772

	Passeggeri	Ricavi/ (ricavi+corrispettivo)	Ricavi da traffico 2012 [€]	Corrispettivo
		I2=R/(R+C)	R	C
Indicatore 2: R/(R+C) 2012 <= 0,20				
Manfredonia	293.483	0,20	€ 173.276	€ 676.857
Andria	511.753	0,19	€ 184.325	€ 762.613
Cassano delle Murge	9.572	0,18	€ 4.640	€ 20.709
Foggia	3.064.222	0,16	€ 1.848.728	€ 9.497.509
Lecce	1.386.176	0,16	€ 614.572	€ 3.161.861
Trani	389.780	0,16	€ 113.017	€ 582.386
Bitonto	156.468	0,15	€ 99.035	€ 551.183
Monte Sant'Angelo	86.646	0,15	€ 28.312	€ 162.248
San Severo	92.258	0,14	€ 52.560	€ 315.064
Martina Franca	331.727	0,14	€ 116.040	€ 719.455
Corato	36.119	0,13	€ 25.517	€ 165.061
Monopoli	115.337	0,13	€ 52.640	€ 350.821
Fasano	203.806	0,13	€ 115.989	€ 785.943
Massafra	89.012	0,12	€ 50.322	€ 367.297
Gravina in Puglia	1.005.746	0,12	€ 5.574	€ 41.604
<i>continua</i>				

	Passeggeri	Ricavi/ (ricavi+corrispe ttivo)	Ricavi da traffico 2012 [€]	Corrispettivo
		I2=R/(R+C)	R	C
Indicatore 2: R/(R+C) 2012 <= 0,20				
<i>segue</i>				
Brindisi	927.768	0,12	€ 608.689	€ 4.676.552
Santeramo in Colle	40.792	0,11	€ 11.269	€ 87.953
Modugno	94.798	0,11	€ 53.218	€ 416.274
Canosa di Puglia	55.712	0,11	€ 32.395	€ 266.488
Ruvo di Puglia	28.827	0,11	€ 14.188	€ 118.203
Altamura	73.117	0,10	€ 27.200	€ 254.693
Ostuni	100.187	0,10	€ 55.465	€ 524.570
Castellaneta	11.589	0,09	€ 6.648	€ 66.638
Terlizzi	14.164	0,08	€ 4.991	€ 53.759
Putignano	30.774	0,08	€ 19.385	€ 215.685
Oria	43.488	0,08	€ 12.645	€ 141.182
Lucera	55.493	0,08	€ 23.331	€ 268.650
Cerignola	88.993	0,08	€ 65.985	€ 772.185
Galatina	37.129	0,08	€ 11.362	€ 136.514
<i>continua</i>				

	Passeggeri	Ricavi/ (ricavi+corrispe ttivo)	Ricavi da traffico 2012 [€]	Corrispettivo
		I2=R/(R+C)	R	C
Indicatore 2: R/(R+C) 2012 <= 0,20				
<i>segue</i>				
Grottaglie	45.109	0,06	€ 12.108	€ 174.346
Gioia del Colle	25.405	0,06	€ 10.009	€ 148.684
Locorotondo	879	0,06	€ 639	€ 9.579
Mola di Bari	6.989	0,06	€ 4.346	€ 71.377
Giovinazzo	5.262	0,05	€ 3.793	€ 70.655
Castellana Grotte	7.748	0,05	€ 5.456	€ 108.000
Gallipoli	3.998	0,04	€ 3.261	€ 72.247
Palo del Colle	3.170	0,03	€ 2.321	€ 65.450
Francavilla Fontana	8.502	0,03	€ 6.032	€ 172.658
Manduria	26.352	0,03	€ 21.115	€ 650.539
Casarano	60.007	0,03	€ 2.898	€ 106.920
Conversano	3.441	0,02	€ 2.503	€ 124.376
Sava	823	0,01	€ 599	€ 72.829
TOTALE COMUNI	28.817.108	0,20	€ 17.638.033	€ 72.536.781

L'obiettivo di incremento per le Aziende di TPL con un rapporto R/(R+C) compreso tra 0,20 e 0,35 è un incremento dello 0,02 rispetto all'anno precedente.

Valutazione del costo per chilometro e confronto con altre aziende del settore.

Nel 2013 il costo aziendale complessivo del TPL è consuntivato in euro 40,3 che rapportato alla percorrenza complessiva (servizi minimi + percorrenza di trasferimento) determina un costo per chilometro €/km 3,592, quale rapporto 40.308.198,00/11.220.436,30.

Il ricavo per chilometro (3,292) è inferiore al costo attuale per chilometro di €/km 0,30.

Come si potrà verificare dai dati riportati nella tabella seguente (fonte ASSTRA- Bilancio esercizio 2012) il costo unitario per chilometro dell'AMTAB SpA è sostanzialmente inferiore a quello di altre realtà aziendali nazionali.

I dati delle altre aziende sono riferiti ai bilanci d'esercizio 2012, quelli di AMTAB al bilancio 2013:

Città	Società	N° mezzi	Km Percorsi (milioni)	Costo per km
Ancona	CONEROBUS	252	8,95	4,1
Bologna	TPER SPA	1350	38,3	5,8
Brescia	BT SPA	245	8,6	4,8
Firenze	ATAF	388	13,8	7,4
Genova	AMT	739	28,1	6,5
Imperia	RT	226	8,3	3,7
Lodi	LL	255	8,89	3,5
Mantova	APAM esercizio	278	9,2	3,1
Milano	ATM consolidato	2966	147,2	6,3
Napoli	ANM SPA	862	21	8,2
Padova	APS HOLDING	243	7,8	6,5
Palermo	AMAT	566	17,1	6,1
Parma	TEP SPA	354	12,5	4,1
Roma	ATAC SPA	2513	161,6	7,3
Torino	GTT SPA	1749	75,2	6,5
Trieste	TT SPA	273	13,1	5,3
Bari	AMTAB	235*	11,2	3,59

* in realtà gli autobus giornalmente disponibili sono 130/135 in quanto gli altri, per varie ragioni, non sono utilizzabili.

Dal confronto dei dati risulta evidente che:

- il **costo per km di AMTAB**, pari ad euro 3,59, è **inferiore** a quello delle altre città che hanno il TPL solo su gomma (tranne che in confronto a Lodi e Mantova);
- il numero di mezzi di AMTAB è inadeguato per la percorrenza che annualmente viene sviluppata;
- il parco marciante (autobus a libro matricola) deve essere rinnovato e potenziato.

Per raggiungere un punto di equilibrio economicamente accettabile occorre perseguire e mettere in atto azioni finalizzate ad aumentare i ricavi e ridurre i costi per un importo almeno pari a € 3.400.000, di seguito descritte.

Parco mezzi attuale e fabbisogno

Il numero di autobus minimo necessario all'espletamento dell'esercizio è determinato dalla percorrenza complessiva, tenuto conto della percorrenza media annua effettuata da un autobus in servizio di trasporto pubblico urbano.

La percorrenza da considerare per determinare il fabbisogno di autobus è la sommatoria di:

• percorrenza per servizi minimi e aggiuntivi	atb/km	10.382.039,55
• percorrenza per trasferimenti	atb/km	838.396,80
• collaudi e prove su strade, trasferimenti manutentivi presso terzi	atb/km	50.000,00
	per un totale di atb/km	11.270.436,35

La percorrenza annua mediamente considerata per un autobus in servizio urbano è di km/anno 40.000/50.000.

Il parco autobus necessario è quindi di 281, determinato dal rapporto 11.270.436/40.000, incrementato a 300 per tenere una scorta minima da utilizzare nelle fase di manutenzione programmata e picchi di produzione (eventi ed esigenze improvvise).

Il parco attuale (a libro matricola AMTAB), riportato in allegato, è costituito da 235 autobus, con una anzianità media di oltre 11,5, di cui:

- 35 da rottamare (vetustà/ incendi, di cui ben 26 con anzianità superiore a 18 anni)
- 16 in circolazione (con anzianità superiore a 22 anni, da rottamare al primo guasto rilevante)

I mezzi teoricamente disponibili sono 200 insufficienti a garantire un servizio giornaliero che a regime (servizio invernale feriale) richiede giornalmente 143 autobus (per ciascun turno e per tre turni/giorno).

Infatti la disponibilità è teorica in quanto, stante l'anzianità di immatricolazione (si è detto che sono in circolazione anche 16 autobus di 22 anni) e l'utilizzo quotidiano dei mezzi (anche su tre turni) il parco si riduce notevolmente per le seguenti motivazioni:

- si verificano mediamente 25 avarie (cosiddette cadute) al giorno (vandalismo, piccoli interventi di manutenzione);
- sono in manutenzione circa 40 autobus per interventi manutentivi importanti (da due a tre mesi);
- periodicamente sono necessari collaudi di circolazione (annuale) e di sicurezza (autobus a metano);
- non è possibile ipotizzare alcun intervento di manutenzione programmata atteso che il numero di autobus marcianti non è sufficiente a garantire il servizio minimo, non disponendo l'Azienda di autobus a riserva
- i mezzi AMTAB vengono utilizzati per una percorrenza annua ben superiore a 40.000 km teorici.

La disponibilità si riduce quindi a 135 autobus inferiore al fabbisogno quotidiano che richiede giornalmente almeno 143 autobus, oltre la scorta.

In tale situazione è urgente ed improcrastinabile attuare azioni atte a potenziare il parco autobus con un Piano di investimenti mirati.

Le percorrenze del servizio di TPL

Si è detto che la percorrenza chilometrica contrattualizzata per servizi minimi ed aggiuntivi è di atb/km 10.382.039,55.

La percorrenza assegnata alla città di Bari è assolutamente insufficiente per una Città capoluogo se confrontata con altre città di pari sviluppo e per una Città Metropolitana.

L'aumento della percorrenza per servizi minimi con il coinvolgimento della Regione Puglia, nell'ambito del "Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale" potrà definitivamente garantire la copertura del servizio di trasporto pubblico in aree attualmente non servite o raggiunte con frequenze non sostenibili, e consentire una revisione ottimale delle frequenze attuali delle linee ed, in generale, una revisione e razionalizzazione più organica del trasporto pubblico cittadino.

Nel contesto attuale, in assenza di incremento di chilometri da parte della Regione, dovrà procedersi con azioni aziendali che, quale sommatoria di progetti ed obiettivi, devono tendere alla razionalizzazione del servizio attuale di TPL tenendo conto della certezza di risorse, così come definite dal contratto di servizio e dagli atti successivi, dalle integrazioni possibili, della possibilità di finanziamenti per investimenti finalizzati anche alla riduzione dei costi di esercizio (autobus, informatizzazione), della volontà di rimodulare in maniera incisiva il servizio attualmente offerto e di realizzare interventi anche strutturali che incidono sull'organizzazione e sui costi del lavoro.

Le altre linee di attività.

Sosta e servizi correlati

Il Comune di Bari ha avviato dal 2004 un sistema di gestione integrata della sosta e della mobilità, affidando ad AMTAB S.p.A. le funzioni di Agenzia della Mobilità e prevedendo una serie di provvedimenti che sono intervenuti progressivamente nel campo della sosta e del trasporto pubblico locale.

Gli obiettivi che l'Amministrazione si è posta sono stati quelli di creare un sistema che favorisse:

- il miglioramento della viabilità attraverso la decongestione del traffico nelle aree particolarmente critiche, tra cui il centro cittadino e il centro storico;
- l'incremento della mobilità ciclo-pedonale
- l'utilizzo di mezzi collettivi al fine di fornire un'utile alternativa all'automobile privata;
- la disincentivazione della sosta prolungata nelle aree centrali;
- il progressivo autofinanziamento del sistema.

Gli strumenti implementati nel sistema hanno riguardato:

- l'acquisizione di nuove aree di sosta a tariffazione;
- l'attivazione del servizio di Park & Ride, con sosta presso i parcheggi periferici e servizi di bus navetta per il centro cittadino;
- l'attuazione della Zona a Traffico Limitato nel centro storico;
- lo sviluppo della Zona a Sosta Regolamentata in diverse aree cruciali della città;
- la realizzazione di piste ciclabili;
- l'attivazione del servizio di Bike Sharing;
- la circolazione dei minibus elettrici di collegamento all'interno del quartiere Murat, utilizzati principalmente per il raggiungimento delle zone esterne del quartiere, tra cui via Manzoni;
- il servizio di Park & Train, che consente di lasciare l'auto nel parcheggio di scambio di Bari Mungivacca e raggiungere il centro in treno.

Il servizio di **Park & Ride**, operativo dal 2004, consente agli automobilisti diretti verso il centro città di parcheggiare il veicolo nelle aree di sosta periferiche d'interscambio e di raggiungere il centro con mezzi pubblici detti "bus navetta".

La tariffa applicata per il Park & Ride consiste in un biglietto giornaliero di € 1,00, valido nell'area di sosta di emissione, che comprende, oltre al costo della sosta nell'area di interscambio, anche la possibilità, per il conducente del veicolo di utilizzare gratuitamente i bus navetta lungo l'itinerario che dall'area di sosta porta nel centro della città. I passeggeri del mezzo lasciato in sosta (diversi dal conducente) possono utilizzare il bus navetta acquistando un biglietto dal costo di € 0,30 valido per l'intera giornata; sono previsti abbonamenti mensili a € 15 e settimanali a € 5.

Attraverso il costo contenuto del biglietto e l'elevata frequenza di passaggio delle navette, il Park & Ride si è rivelato un utilissimo strumento per decongestionare il traffico cittadino, consentendo un notevole miglioramento della qualità ambientale delle zone interessate e di incentivo al raggiungimento del centro da parte di numerosi automobilisti provenienti da altri Comuni.

Il servizio favorisce anche tutti i lavoratori, studenti e fruitori abituali del centro cittadino.

I dati sempre crescenti sull'utilizzo del servizio da parte dei cittadini e l'implementazione progressiva di nuove aree del servizio testimoniano il successo dell'operazione e il grado di apprezzabilità da parte dell'utenza.

Il progetto, inoltre, attraverso l'integrazione fra mezzi privati e mezzi pubblici, ha contribuito a decongestionare il traffico cittadino con un sensibile miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente impendendo l'accesso al centro cittadino di circa **700.000 auto** all'anno.

Attualmente sono in funzione quattro aree di scambio:

- "Corso Vittorio Veneto - Lato Terra" l'area di sosta è servita dalla Navetta A che fa capolinea in Piazza Massari
- "Corso Vittorio Veneto - Lato Mare" l'area di sosta è servita dalla Navetta A che fa capolinea in Piazza Massari
- "Pane e Pomodoro" l'area di sosta è servita dalla Navetta B che fa capolinea in Piazza Massari
- "Largo 2 Giugno" l'area di sosta è servita dalla Navetta C che fa capolinea in Corso Cavour
- "Multipiano Policlinico" l'area di sosta è servita dalla Navetta E che fa capolinea in Piazza Moro

È anche in circolazione la Navetta D, istituita per intercettare il traffico in entrata dall'uscita Poggiofranco della Tangenziale, finalizzata alla realizzazione di un quarto Park & Ride appena individuata l'area di scambio (in prossimità dell'uscita Poggiofranco).

Dal mese di dicembre 2012, in vista dell'operazione di acquisizione del Parcheggio Multipiano (cosiddetto Polipark) da parte del Comune e del successivo inserimento dell'area nel sistema della mobilità, con un protocollo siglato dall'Azienda Ospedaliera, il Comune di Bari e AMTAB, è stata avviata una fase di sperimentazione del servizio area di scambio nel Polipark e l'attivazione della Navetta E di collegamento con il centro cittadino e la Stazione Centrale.



A partire dal 2007, il Comune ha attivato la **Zona a Traffico Limitato** e la **Zona a Sosta Regolamentata** rispettivamente con le delibere di Giunta n. 464/2007 e n. 1128/2007.

Lo sviluppo del servizio di Park & Ride è strettamente correlato anche all'introduzione della ZTL e ZSR che ne incentivano l'utilizzo e contribuiscono al miglioramento della viabilità e all'utilizzo dei mezzi pubblici

Con la ZTL è stato limitato il traffico veicolare all'interno della Città Vecchia, istituendo nuove zone pedonali e riducendo l'inquinamento atmosferico ed acustico, a tutela del patrimonio storico-artistico e culturale.

La ZSR è nata per limitare la domanda di sosta nell'area centrale e regolarizzare la circolazione e l'afflusso di utenti verso il centro e per fruire di un modo più equilibrato degli spazi di sosta disponibili, coprendo la domanda dei residenti e degli altri fruitori, riducendo il traffico passivo indotto dai veicoli in cerca di parcheggio.

Nella zona chiamata ZSR, che comprende i quartieri Murat e San Nicola, Madonnella e parte del Libertà tutte le aree di sosta, per i non residenti, diventano a pagamento.

I residenti invece, con un contrassegno al costo di 30 euro l'anno, possono parcheggiare nella ZSR gratuitamente e senza limiti di tempo.

Di conseguenza è stato elaborato un piano organico di tariffazione della sosta atto a regolare un'area, quella centrale e semicentrale, dove la domanda di sosta era fortemente squilibrata rispetto ai posti disponibili, applicando delle tariffe che hanno disincentivato la sosta prolungata (€2/ora nella zona A e €1/ora nelle zone B,C e D) lasciando i restanti posti ai residenti.

Con la diffusione dei parcometri e la tariffazione al minuto, è stata facilitata la rotazione degli stalli a vantaggio dei fruitori degli uffici, delle attività commerciali e degli studi professionali presenti nel centro cittadino.



La sosta, quale elemento regolatore della mobilità, è una linea di attività di forte interesse e sviluppo per l'Azienda da implementare e sviluppare secondo il percorso tracciato, destinando ulteriori energie e risorse sia in termini di sviluppo di automazione che di modalità di pagamento e di controllo.

I ricavi della sosta a pagamento nel 2013 ammontano a oltre euro milioni 5,8.

Relativamente alla gestione del servizio sosta e della contrattualizzazione regolante i rapporti Comune/AMTAB occorre effettuare alcune considerazioni importanti.

L'intero sistema di mobilità integrata del Comune di Bari ha previsto, in un'ottica di autofinanziamento, che i servizi produttivi di reddito, quali quello della zona a sosta regolamentata, avrebbero finanziato i servizi di sosta strutturalmente in perdita (Park & Ride) in quanto volutamente oggetto di una tariffazione di tipo politico volta ad incentivare l'utilizzo di strumenti di miglioramento della viabilità e utilizzo dei mezzi pubblici.

È evidente infine che nella regolazione dei rapporti futuri si dovrà necessariamente tener conto delle novità introdotte dalla legge di stabilità 2014 (Legge 27 dicembre 2013, n. 147), in particolare delle disposizioni contenute nell'articolo 1 comma 451 che, nel modificare l'articolo 7, comma 7, del D. Lgs n.285/1992 (Codice della strada), introducono una novità estremamente positiva per il settore del trasporto pubblico locale, vale a dire **che i proventi rivenienti dai parcheggi a pagamento possono essere destinati non solo all'istallazione, costruzione e gestione dei parcheggi ed interventi per migliorare la mobilità urbana ma anche ad interventi per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale.**

Tale modifica è sostanziale, in quanto, mentre nella versione dell'articolo 7, comma 7, del codice della strada, precedentemente in vigore, gli interventi per la mobilità urbana potevano essere finanziati esclusivamente nel caso in cui vi fossero somme eventualmente eccedenti, **con l'eliminazione delle parole "le somme eventualmente eccedenti" viene meno l'ordine di priorità degli interventi che possono beneficiare del finanziamento.**

Bike-sharing

Con Delibera di Giunta n.690 del 2006, il Comune di Bari ha dato inizio al progetto per dotare il territorio comunale di un sistema di bike sharing (noleggio biciclette) automatizzato destinato ai cittadini, ai lavoratori pendolari e ai turisti che per vari motivi e necessità effettuano brevi spostamenti in città, con un mezzo alternativo all'auto e per questo più veloce, non inquinante e senza problemi di parcheggio.

Il progetto originale prevedeva la creazione di 19 stazioni di cicloposteggio utilizzabili dagli utenti registrati in centrale attraverso una tessera "elettronica" personale per lo sgancio/aggancio della bicicletta.

Il sistema è governato da un software di gestione e monitoraggio che consente di conoscere in tempo reale i flussi di spostamento tra le origini e le destinazioni e fornire una banca dati relativa all'utilizzo mediante la quale conoscere il profilo dell'utilizzatore, età, professione, se residente nel territorio comunale o meno al

fine di monitorare e capire le abitudini degli utenti per rimodulare il sistema secondo le effettive esigenze di spostamento.

Le tariffe di abbonamento per il servizio attualmente sono di €10,00/anno ridotto a €5,00/anno per gli utenti in possesso di un abbonamento al servizio di trasporto pubblico locale.

Il servizio è gratuito per la prima ora di utilizzo della bicicletta, mentre per la seconda ora (o frazione di ora) il costo è di 0,50 e a partire dalla terza ora il costo del servizio è di € 1,00 per ora (o frazione di ora). Il costo del servizio viene gestito attraverso un credito pre-pagato sulla tessera che può essere ricaricata, per qualunque importo, direttamente presso l'Ufficio Abbonamenti di Via Fornari.

Le stazioni ad oggi operative sono 32 per 335 posti bici e sono ubicate nei seguenti siti:

1. Stazione FF.SS., piazza Moro (20 postazioni);
2. Tribunale, Piazza Enrico De Nicola (10 postazioni);
3. Prefettura, Piazza Libertà (10 postazioni);
4. Politecnico, Via Orabona (20 postazioni);
5. Park & Ride "C", Largo 2 Giugno (10 postazioni);
6. Policlinico, Piazza Giulio Cesare (10 postazioni);
7. Camera di Commercio, C.so Cavour (10 postazioni);
8. Area di Sosta Rossani, C.so benedetto Croce (10 postazioni);
9. Piazzetta dei Papi (10 postazioni);
10. Area sosta Mazzini, C.so Mazzini (10 postazioni);
11. Park & Ride "A" lato Terra; C.so Vittorio Veneto (10 postazioni);
12. 12-Ateneo Universitario, Piazza Umberto (10 postazioni);
13. Città Vecchia, Piazza Massari (10 postazioni);
14. Facoltà di Agraria, Via Amendola (10 postazioni);
15. Facoltà di Economia e Commercio, Via Camillo Rosalba (10 postazioni);
16. Chiesa Russa (10 postazioni);
17. Via Tommaso Fiore - Necropoli (10 postazioni);
18. Comando Polizia Municipale - Via Aquilino (10 postazioni);
19. Piazza Risorgimento (10 postazioni);
20. Park & Ride "B"; Corso Trieste (10 postazioni);
21. Park & Ride "A" lato Mare ;Corso Vittorio Veneto (10 postazioni);
22. Segreteria Politecnico-Via Amendola (10 postazioni)
23. Piazza Garibaldi (10 postazioni)
24. Piazza Madonnella (10 postazioni)
25. Area di Sosta Mercato Giovanni XXIII (10 postazioni)
26. Area di Sosta Multipark - Corso Italia (10 postazioni)
27. Palazzo Provincia (5 postazioni)
28. Pineta San Francesco (10 postazioni)
29. Stazione Marittima (10 postazioni)
30. Area di Sosta Mercato Manifattura - Via Ravanas (10 postazioni)
31. Piazza San Pasquale (10 postazioni)
32. Spiaggia Pane e Pomodoro (10 postazioni)

Con delibera 1193 del 28 dicembre 2007 il Comune di Bari ha affidato la gestione del servizio ad AMTAB S.p.A. che di fatto portava avanti dal 4/09/2007, data di attivazione del servizio.

Ad oggi sono attive circa 200 utenze e sono stati percorsi oltre 150.000 km.

È un servizio che non dà ricavi significativi all'Azienda e va inquadrato nell'ottica della mobilità sostenibile ed integrata complessivamente nel servizio pubblico cittadino.

Le criticità sono rappresentate dal costo delle manutenzioni e delle sostituzioni dei mezzi causate soprattutto da attivi vandalici.



Agraria	Area Sosta Mazzini	Area sosta Rossani	Ateneo	Camera di Commercio
Chiesa Russa	Cimitero	Città Vecchia	Comando Polizia Municipale	Economia
Garibaldi	Madonnella	Mercato Giovanni XXIII	Multipark	Palazzo Provincia
Park&Ride A	Park&Ride C	Piazzetta dei Papi	Pineta San Francesco	Policlinico
Politecnico	Politecnico - Segreteria	Porto	Prefettura	Ravanas
Risorgimento	San Pasquale	Spiaggia Pane e Pomodoro	Stazione FF.SS.	Tribunale
Trieste	Vittorio Veneto			

Altre attività

Ulteriore attività complementare è rappresentata dal **transennamento** richiesto soprattutto dalla Polizia Municipale per ragioni di sicurezza della viabilità.

Le attività descritte (transennamento e bike-sharing) vengono svolte con personale aziendale i cui costi sono ribaltati nel settore sosta.

È da valutare, con riferimento, al bike sharing la possibilità di affidare a soggetti terzi la gestione e la manutenzione di questo servizio.

Il Trasporto degli utenti diversamente abili.

Preliminarmente è da precisare che il trasporto dei diversamente abili fu affidato all'AMTAB nel 2002.

A seguito della scissione societaria in AMTAB Servizio SpA ed AMTAB Patrimonio SpA (poi denominata STM Bari SpA, i servizi di trasporto complementari (tra cui quello dei diversamente abili) sono stati assegnati alla STM Bari SpA.

Il trasporto dei diversamente abili ai Centri di Riabilitazione ed alle Strutture Scolastiche è stato espletato dall'AMTAB SpA ininterrottamente sino all' 8 settembre 2014.

Il servizio di trasporto infatti è stato affidato, a seguito di gara pubblica dell'ASL, ad altro soggetto, che inizierà a svolgerlo dall'8 settembre 2014. La cessazione di questo servizio ha imposto scelte e valutazioni immediate **sull'utilizzo del personale** finora impegnato in questo servizio (**operatori di esercizio e assistenti**) e della **flotta dei minibus** utilizzati specificatamente per questo servizio.

Ulteriori criticità

Nell'azione di rilancio ed efficientamento non potrà essere sottovalutata la necessità/obbligatorietà di investimenti per interventi strutturali urgenti sull'opificio industriale di proprietà della società:

- interventi strutturali all'immobile per eliminare infiltrazioni e lesioni dei solai e delle strutture in c.a.;
- interventi all'impianto elettrico e conseguenti adeguamenti normativi;
- interventi al reparto officina con messa a norma (improcrastinabile) degli impianti;
- interventi al reparto officina di adeguamento elettrico M.T./B.T.

Squilibrio finanziario

Le ragioni che hanno causato lo **squilibrio finanziario** dell'AMTAB SpA devono essere ricondotte a fattori straordinari che hanno influito a peggiorare la già precaria endemica situazione finanziaria; infatti, la società ha dovuto effettuare investimenti con mezzi propri ed ha dovuto restituire in un breve periodo un'ingente somma al Comune di Bari:

- acquisto di 28 nuovi autobus (quota parte a carico del Concessionario);
- avvio della partecipata (oggi totalmente controllata) A.M.S.;
- acquisto del parcheggio in area portuale ex Multiservizi;
- ristrutturazione del Capolinea di Piazza Moro;
- restituzione all'Ente proprietario della somma di € 9.422.302 in relazione alle Leggi 204/1995, 194/1988, 472/1989 e 388/1998;
- rientro dello scoperto di conto corrente anticipi per € 4.100.000 preteso dalla BNL a ridosso dell'incasso dei proventi di cui alla delibera di G.M. n. 827 (somme prelevate nonostante il piano di rientro in corso per il quale la società rispettava le scadenze concordate);
- riduzione del fido di cassa, sempre BNL, da € 1.000.000 a € 800.000.

Tutte le predette operazioni, succedutesi negli anni più recenti (2008/2013) ed ammontanti a circa 15/16 milioni di euro, si sono essenzialmente riverberate, in modo assolutamente negativo, sui debiti verso i fornitori atteso che, gli stipendi e i tributi ed i contributi, sono stati pagati sempre puntualmente.

A tale scopo è indicativo osservare, in particolare, l'evoluzione dei debiti verso i fornitori, negli ultimi anni:

2008	2009	2010	2011	2012	2013
6.489.734	9.285.725	8.808.707	8.799.656	9.925.008	9.776.997

Gli effetti conseguenti all'impiego della liquidità "propria", senza l'ausilio di fonti esterne, per far fronte al rientro "forzoso" di debiti e ad investimenti "imposti", e senza il supporto di contributi straordinari e/o di adeguate ricapitalizzazioni, su una società che nasce, da sempre, sottocapitalizzata (€ 199.634 di capitale sociale) sono visibili nel prospetto che segue:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ATTIVO						
Cassa	692.906	114.217	123.280	164.357	251.587	312.800
Clienti	16.944.978	16.719.076	12.332.449	9.835.000	12.122.148	5.775.773
<i>di cui vs. Comune</i>	15.387.883	12.686.218	10.223.370	8.854.781	11.428.953	5.755.773
altri crediti vs. Comune	1.367.466	1.367.466	167.739	167.740	167.741	163.648
Totale	19.005.350	18.200.759	12.623.468	10.167.097	12.541.476	6.252.221
PASSIVO						
esposizione Vs. banche	2.916.039	7.368.035	6.604.026	6.326.114	7.225.429	2.936.101
Altri finanziatori	4.691.751	3.115.188	1.438.426	102.329	-	-
Fornitori	6.489.734	9.285.728	8.808.707	8.799.656	9.925.008	9.776.997
Comune di Bari	7.839.752	5.825.128	2.914.737	2.850.981	3.742.205	1.599.001
TFR	9.927.986	9.223.776	8.293.010	7.307.862	7.011.012	6.428.051
Totale	31.865.262	34.817.855	28.058.906	25.386.942	27.903.654	20.740.150

Seconda parte.

Premessa.

Il Piano di Rilancio deve mirare:

- a) all'ottimizzazione delle percorrenze contrattualmente definite dal contratto di servizio e dagli atti successivi ed integrativi, nonché delle percorrenze dovute ai trasferimenti dal comprensorio aziendale ai capolinea e viceversa (fuori servizio o corse a vuoto);
- b) all'utilizzo efficiente ed economico delle percorrenze effettuate durante il trasferimento ai capolinea dei mezzi in uscita dal comprensorio aziendale e loro rientro a fine servizio (cosiddetto fuori servizio o corse a vuoto);
- c) alla rimodulazione e razionalizzazione delle linee per un servizio più efficiente, efficace ed economico, con previsione di riduzione, se non soppressione di linee e/o di servizi offerti in eccesso, con contestuale eliminazione delle sovrapposizioni e miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) al contenimento dei costi di esercizio anche con interventi di tipo strutturale, di investimenti, di esternalizzazione di servizi, di revisione di accordi sindacali incidenti nell'organizzazione e nella gestione dei turni di lavoro;
- e) al miglioramento del rapporto ricavi da traffico e costi di esercizio;
- f) allo sviluppo della informatizzazione di tutti i servizi offerti;
- g) all'incremento del fatturato dei servizi di sosta;
- h) al potenziamento del sistema dei controlli nella sosta su strada;
- i) al miglioramento dei servizi aggiuntivi ed in particolare del Bike Sharing;
- j) all'incremento della soddisfazione degli utenti sui servizi offerti;

Questo processo richiederà un notevole sforzo da parte degli Enti (Regione e Comune) e dell'Amtab, nella consapevolezza che l'incremento/decremento della produzione chilometrica relativa ai servizi minimi contrattuali, non dipende dalle strategie aziendali in funzione della domanda di trasporto rilevabile sul territorio servito, ma da scelte e dinamiche complesse socio-politiche che richiedono valutazioni e scelte strategiche da parte degli Enti territoriali (oltre che dello Stato centrale), atteso che gli obblighi di servizio pubblico sono compensati con corrispettivi a carico dell'ente concedente (nel nostro caso il Comune di Bari), ma in definitiva a carico della fiscalità generale attraverso trasferimenti statali alle regioni e da queste ai comuni.

A tal proposito sono stati individuati 5 obiettivi realizzativi (OR):

A: Razionalizzazione dell'offerta e miglioramento del servizio TPL

B: Potenziamento del servizio di sosta

C: Efficientamento organizzativo e contenimento dei costi aziendali

D: Revisione dei processi di vendita e aumento dei controlli finalizzato all'incremento dei ricavi

E: Valorizzazione degli asset aziendali

Gli obiettivi realizzativi si sviluppano attraverso 24 azioni mirate ad incrementare il livello di soddisfazione complessiva del servizio da parte degli utenti con effetti positivi sulla struttura economica e finanziaria dell'azienda.

Tali azioni non possono prescindere da un ripristino delle fonti di liquidità e, quindi, da un riassetto finanziario della società e dall'acquisto di autobus da impiegare nel trasporto pubblico cittadino e da azioni tese al contenimento dei costi e all'incremento dei ricavi.

E' impensabile, infatti, poter procedere alla ristrutturazione societaria in costanza di quotidiane tensioni con i fornitori che costringono l'azienda a subire azioni legali, in particolare dai fornitori del carburante per autotrazione e dalle officine esterne di manutenzione dei mezzi aziendali.

Nella consapevolezza delle limitate risorse finanziarie, come detto in altra parte della relazione, e le difficoltà momentanee dell'Ente, soprattutto di ordine legislativo (patto di stabilità), si propone una ricapitalizzazione di euro 10.000.000 da attuarsi mediante un percorso quinquennale, da versarsi, come già detto nella premessa, parte in danaro e parte in natura mediante l'acquisto diretto di autobus, impianti ed attrezzature.

Non essendo sufficiente, per il primo periodo, il solo apporto di € 2.000.000 e per ovviare alle restrizioni e agli impedimenti connessi e legati alle regole ferree del Patto di Stabilità, si è immaginato, altresì, di supportare la ricapitalizzazione triennale con un finanziamento, laddove consentito, operato dall'Azionista o da una Banca, a titolo oneroso, di un importo non inferiore a € 4.000.000 da restituirsi a medio/lungo termine (Banca) o a breve termine se erogato dall'Azionista.

Per assicurare l'efficacia del piano di rilancio e per garantire una verifica degli effetti da esso prodotti, l'azienda di comune accordo con l'Amministrazione Comunale intende sviluppare un programma di monitoraggio del piano di rilancio specifico ad integrazione del sistema del controllo analogo già disciplinato dai regolamenti dell'ente.

Il sistema dei controlli si dovrà basare su un sistema di indicatori associato ai 5 obiettivi realizzativi allo scopo di rendere misurabili e trasparenti i risultati che il piano di rilancio porterà all'azienda e quindi alla cittadinanza.

Le azioni per il rilancio aziendale e l'efficientamento dei costi e dei servizi.

A. Razionalizzazione dell'offerta e miglioramento del Servizio di TPL

L'obiettivo realizzativo di miglioramento del servizio TPL è prioritario nell'ambito del presente piano di rilancio in quanto riguarda le criticità più complesse e urgenti dell'azienda.

Le azioni previste sono coerenti con quanto previsto dal "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", approvato dalla Giunta Regionale e tendono ad una complessiva revisione del servizio mirata all'efficientamento e razionalizzazione del servizio.

Le azioni devono muoversi su diversi obiettivi:

1. rimodulazione delle linee a lunga percorrenza che attraversano quasi totalmente la Città;
2. attestamento delle linee esterne ai capolinea principali esterni
3. circolari di quartiere
4. rimodulazione del servizio di trasporto della zona industriale
5. ridefinizione e riduzione delle fermate e della loro ubicazione
6. semplificazione dei percorsi con eliminazioni di tratte aggiuntive a scarsa utenza (cosiddette pennellate);
7. individuazione di strade urbane dedicate e previsione di corsie preferenziali dai capolinea al centro Città
8. ottimizzazione delle percorrenze di trasferimento dal comprensorio aziendale alla Città;
9. sviluppo della informatizzazione e della comunicazione digitale;
10. rinnovo e potenziamento parco mezzi di trasporto.

Azione A.1

Rimodulazione delle linee a lunga percorrenza (e bassa frequenza)

Si tratta di linee a lunga percorrenza che attraversano quasi totalmente la Città, con frequenza 20/30'.

La rimodulazione consiste nell'interrompere il carico al capolinea di riferimento con ripartenza con navetta ad adeguata frequenza (10/15') dal Capolinea al Centro Città.

Il processo di revisione di questa tipologia di linea (con caratteristiche di lunga percorrenza e di media frequenza) è stato già avviato con risultati positivi (linea 20, linea 21), pur tra notevoli difficoltà e disagi iniziali per la scarsa disponibilità ed abitudine dell'Utenza a "cambiare" il mezzo.

L'interruzione del carico al capolinea di riferimento elimina le sovrapposizioni di percorsi che di fatto si realizzano per esigenze di percorribilità delle strade cittadine e manovrabilità dei mezzi aziendali.

Azione A.2

Attestamento delle linee esterne ai capolinea principali

La revisione delle linee a lunga percorrenza la rimodulazione di linee già esistenti, lo sviluppo urbanistico della Città con maglie di lottizzazione anche distanti dai centri abitati, l'ottimizzazione del trasporto in rioni vasti e popolosi, impone la individuazione di punti di intercettazione con ripartenza con linee brevi, veloci ed ad alta frequenza.

I punti individuati nell'immediato- sono quelli dei capolinea esistenti che comunque necessitano di interventi strutturali in modo da realizzare PUNTI ATTREZZATI ED AREE INTERMODALI (Hub urbani), provvisti di adeguati servizi all'Utenza (informazione, vendita e controllo biglietti) e al personale viaggiante.

L'ipotesi progettuale, soggetta ad ulteriori approfondimenti in una visione complessiva e progressiva dello sviluppo della mobilità urbana e della futura disponibilità di aree di scambio per la eventuale integrazione modale di sistemi di trasporto diversi (gomma/gomma, ferro/gomma), realizza i punti di rottura (capolinea di attestamento) del carico trasportato nei capolinea principali esistenti:

- PIAZZA MORO - capolinea centrale
- PISCINE COMUNALI – via Verdi
- PARCO DOMINGO – via Camillo Rosalba
- POLIVALENTE – via Caldarola / via Prezzolini
- PIAZZA MASSARI

Questi capolinea devono diventare, nel breve/medio periodo, i punti di attestamento dei mezzi degli altri vettori che attualmente entrano in Città, favorendo la integrazione gomma/gomma con evidenti benefici sulla qualità dell'ambiente ed economicità per l'Utenza, tenuto conto che un biglietto integrato deve costare meno della somma di titoli dei singoli vettori.

La criticità di questo obiettivo è rappresentato allo stato dalla insufficienza del parco mezzi dell'AMTAB e dalla precarietà della situazione finanziaria.

Azione A.3

Circolari di quartiere

Lo sviluppo urbanistico della città, le nuove maglie di lottizzazione, la necessaria integrazione con altri vettori presenti sul territorio fa sì che la rimodulazione delle linee di trasporto pubblico passi anche attraverso la realizzazione di circolari di quartiere.

La progettazione di queste circolari, anche in una visione di medio periodo, richiede studi specifici di natura tecnica/economica nell'ambito del piano di riorganizzazione complessiva del trasporto pubblico urbano

tenuto conto della percorrenza disponibile, di quella recuperata da tratte soppresse ed eventualmente da un incremento della percorrenza riconosciuta dalla Regione alla Città di Bari per i servizi minimi.

Le ipotesi progettuali individuate riguardano:

- **Circolare di Quartiere Fesca - San Girolamo**

Questa circolare ha lo scopo di realizzare un collegamento interno con attestamento al capolinea di riferimento alle Piscine Comunali in via Verdi.

Con la realizzazione di questa circolare verrà servito completamente il quartiere, sopprimendo le tratte fuori dal percorso ordinario (c.d. pennellata) della linea 22, a scarsa Utenza e collegando il quartiere al Capolinea da cui muovono le diverse linee per la Città.

- **Circolare Japigia**

Per la realizzazione di questa circolare si procederà alla necessaria revisione dei percorsi delle linee attualmente in circolazione nel quartiere.

La circolare sarà attestata al capolinea POLIVALENTE in via Caldarola / via Prezzolini.

- **Circolare Carbonara–Ceglie-Loseto**

La circolare potrà essere realizzata rivedendo soprattutto il percorso delle linee attualmente in esercizio con attestamento al Capolinea di via Camillo Rosalba – Parco Domingo.

- **Circolare San Paolo**

Lo studio di questa circolare ha notevole valenza in un progetto di integrazione con la linea Metro della Ferrotranviaria.

È necessario, con uno studio dedicato e qualificato, procedere alla rivisitazione delle linee circolanti nel quartiere individuando altresì un capolinea di attestamento in prossimità di una stazione della linea ferroviaria.

Lo studio deve anche definire le modalità amministrative/contrattuali del biglietto integrato gomma/ferro tra le società Ferrotranviaria e AMTAB e la ripartizione dei ricavi.

- **Circolare di via Amendola**

Lo scopo di questa circolare è quello di collegare le aree di parcheggio esistenti in prossimità della Stazione Sud Est in via Torre di Mizzo con le strutture sanitarie (Ospedale Giovanni XXIII, Mater Dei) e finanziarie (Agenzia delle Entrate, Demanio ecc), intercettando il flusso veicolare gravante su via Amendola. La realizzazione di questa linea è strettamente subordinata all'incremento di percorrenza per servizi minimi da parte della Regione Puglia.

- **Circolare del centro**

La circolare esistente verrà potenziata per offrire un servizio di collegamento tra stazione e porto mediante bus elettrici. Questo servizio, in parte già attuato da AMTAB, sarà rivisto per creare un sistema intermodale in grado di connettere il treno con il sistema dei park and ride. Collegamenti veloci tra stazione e il

lungomare permetteranno di raggiungere in tempi brevi le linee del mare che collegheranno, in futuro, Pane e Pomodoro con il previsto park and ride di Lamasinata.

Azione A.4

Servizio di trasporto della zona industriale

La diversa copertura del trasporto dell'ASI, secondo un'ipotesi progettuale già presentata dall'AMTAB, prevede una radicale revisione delle modalità del servizio della vasta zona industriale su cui peraltro gravitano diversi vettori pubblici e privati.

La diversa modalità di trasporto, anche con la realizzazione di un capolinea di attestamento, deve puntare alla integrazione dei vettori esistenti, senza sovrapposizione dei percorsi.

La soluzione progettata richiede un incremento della percorrenza chilometrica da parte della Regione Puglia. Nel breve periodo, al fine di ottimizzare il servizio e le risorse attualmente impegnate per la zona industriale, è da finalizzare lo studio avviato per una diversa modalità dell'esercizio delle linee AMTAB, con capolinea della zona in prossimità del comprensorio AMTAB ed un servizio con minibus all'interno della zona ASI.

Azione A.5

Ridefinizione delle fermate e della loro ubicazione

L'ottimizzazione delle risorse in uno con la riduzione dei costi passa anche dalla valutazione, linea per linea, delle fermate da sopprimere secondo criteri prestabiliti prevedendo distanze non inferiori a 300/350 metri tra una fermata e la successiva.

L'obiettivo è quello di incrementare la velocità commerciale con conseguente aumento dei ricavi da traffico ed un minor consumo dell'esercizio (carburante, mezzi).

Azione A.6

Semplificazioni dei percorsi con eliminazione delle tratte aggiuntive

La razionalizzazione delle linee dovrà prevedere l'eliminazione di tratte (cosiddette pennellate) aggiunte, nel corso degli anni, per soddisfare esigenze periodiche e limitate, recuperando percorrenza e finalizzandola a percorrenza utile.

La eliminazione delle pennellate ridurrà conseguentemente i consumi di esercizio ed incrementerà la velocità commerciale, migliorando la frequenza.

Azione A.7

Strade urbane dedicate alle linee di TPL e previsione di corsie preferenziali dai capolinea al centro Città

Il valore della velocità commerciale è un indicatore essenziale per valutare l'efficacia del trasporto pubblico di una città per gli effetti ed il suo incremento determina l'aumento della frequenza, l'attrattività del servizio, la fidelizzazione ed il richiamo di Utenza con conseguente aumento dei ricavi.

Oltre alle iniziative già descritte, per questo scopo, diventa prioritario la realizzazione di corsie preferenziali su strade fortemente interessate dal trasporto pubblico. Tra queste si indicano:

- **Linea del mare**

L'obiettivo dell'Amministrazione è quello di realizzare una linea in corsia propria di collegamento tra il park and ride di Pane e Pomodoro e il previsto Park and Train di Lamasinata.

Questo intervento richiede un investimento per riconfigurare l'assetto della viabilità sul lungomare interessata da questo sistema. Nel medio periodo il sistema prevedrà il servizio di tipo BRT (Bus Rapid Transit) in corsia propria ad elevata frequenza per collegamenti veloci. Nel lungo periodo tale servizio si potrà trasformare in una linea tramviaria che sfruttando i servizi ferroviari in dismissione (nodo ferroviario) permetterà un collegamento da San Giorgio fino a Santo Spirito.

Nel breve periodo si potranno sviluppare, laddove possibile, delle corsie preferenziali per offrire nell'immediato un servizio migliore ai cittadini baresi. La prima corsia da realizzare è su Via Vittorio Veneto.

La realizzazione di questa corsia nasce dalla esigenza di consentire un ingresso nella città, diretto e veloce, tenendo conto:

- della situazione attuale di carico (solo per AMTAB transitano attualmente 12 autobus ogni ora);
- della prospettata rimodulazione delle linee di TPL, considerando il Capolinea delle Piscine Comunali l'HUB di ripartenza dei mezzi provenienti dai quartieri Fesca-San Girolamo-San Paolo-Palese/Santo Spirito) oltre che dei mezzi del trasporto extraurbano proveniente da nord.

La corsia preferenziale consentirebbe, peraltro, di utilizzare i quattro autobus autosnodati (18 metri di lunghezza), attualmente impegnati solo per il trasporto scolastico ed in occasione di eventi (Fiera del Levante), per un collegamento esterno, lungo il mare, tra la zona nord (Piscine Comunali) e la zona sud (Polivalente e/o San Giorgio), con fermate intermedie esternamente alla zone centrali di maggior interesse (ad esempio Fiera, Castello Svevo, Porto, San Nicola, Teatro Margherita, ecc).

Tale linea, infine, collegherebbe nel periodo estivo le zone balneari della Città.

La realizzazione della corsia preferenziale determina conseguentemente una ridefinizione dell'ampia carreggiata disponibile.

In tale contesto e per soddisfare le diverse esigenze rappresentate anche recentemente dai cittadini, l'AMTAB ha presentato una ipotesi che salvaguarda la sosta su entrambi i lati sia per la presenza di Grandi Contenitori lungo la strada (Istituti scolastici, Uffici Pubblici, Presidi militari) che per la necessità di mantenere spazi di sosta al quartiere Libertà/Murat, zona con un elevato indice di motorizzazione e consentire la realizzazione della pista ciclabile.

Questo collegamento nel

- Corso Benedetto Croce.

La corsia preferenziale ipotizzata, a partire da Largo Ciaia fino all'intersezione di viale Giovanni XXIII, consente passaggi fluidi con contestuale incremento della velocità commerciale sia all'attuale linea 4 (frequenza 15 minuti, 4 autobus/ora) che alla linea filoviaria in fase di sperimentazione, con definitiva attivazione prevista nei prossimi mesi.

Questa corsia realizza di fatto un collegamento più spedito tra il Centro Città ed i quartieri Carbonara e Ceglie.

- Imperatore Traiano - Corso Sonnino

La tratta da riservare alla corsia preferenziale, partendo dall'intersezione di via Caduti del 28 luglio 1943 con via Imperatore Traiano, deve proseguire su Corso Sonnino sino a Piazza Carabellese.

La tratta è attualmente interessata dalle linee 2 (6 autobus), 2/ (3 autobus), 10 (4 autobus), 14 (2 autobus) e 25 (1 autobus) con un carico medio di 11 autobus ogni ora.

- Via Crisanzio

La corsia preferenziale interessa la tratta compresa a partire da via Andrea da Bari sino a Piazza Redentore (intersezione via Martiri d'Otranto).

La tratta è attualmente interessata dalle linee 11 (3 autobus), 11/ (3 autobus), linea 20 (2 autobus), linea 7 (2 autobus) con un carico medio di 7 autobus in un'ora.

La realizzazione della corsia preferenziale permetterebbe un maggior scorrimento dei mezzi in uscita dalla Città.

- Piazza Umberto in Carbonara.

È da prevedere, anche nel medio periodo, la realizzazione di corsia preferenziale lungo tutto il perimetro di Piazza Umberto a Carbonara.

La necessità deriva dalla congestione che puntualmente si verifica in quell'area con una notevole perdita di percorrenza (corse utili) e rallentamento della velocità commerciale.

Tale esigenza tiene conto che la viabilità circostante la Piazza è interessata dalla linea filoviaria in attivazione.

Azione A.8

Ottimizzazione delle percorrenze di trasferimento dal comprensorio aziendale alla Città.

La razionalizzazione della percorrenza contrattualizzata deve passare anche attraverso l'utilizzo ottimale delle percorrenze di trasferimento dal comprensorio aziendale ai capolinea di riferimento.

Attualmente, il programma di esercizio prevede percorrenza di trasferimento per atb/km 838.396,8 sia come trasferimento dal comprensorio aziendale che da un capolinea all'altro per esigenze di servizio i cui costi ricadono sul conto economico aziendale senza alcun beneficio.

Una revisione del programma di esercizio attualmente esercito, già in fase avanzata di elaborazione, prevede un utilizzo di circa atb/km 580.000 della percorrenza di trasferimento.

Le percorrenze sono utilizzate, quale corse intermedie, per rafforzare la copertura della zona industriale ed alcune tratte comprese tra il comprensorio aziendale ed i capolinea di riferimento.

Azione A.9

Sviluppo della informatizzazione e della comunicazione digitale

Le azioni di Piano di Rilancio e di Efficientamento devono proseguire e sviluppare il percorso già avviato della informatizzazione dei processi interni aziendali, della informazione all'Utenza, del controllo a distanza del servizio offerto, del monitoraggio dei percorsi, della verifica della sicurezza a bordo dei mezzi.

I benefici attesi si riverberano sulla qualità del servizio offerto, sull'attrattività ed affidabilità dell'uso del mezzo pubblico, sull'incremento dei ricavi, sulla sicurezza percepita, sulla facilità e disponibilità del titolo di viaggio e della sosta.

Le azioni fin qui intraprese, **con il supporto e il sostegno finanziario dell'Ente Proprietario**, devono proseguire per il completamento delle numerose iniziative poste in campo e con le necessarie risorse per l'aggiornamento e la gestione dei sistemi.

Telerilevamento

Con l'ampliamento del sistema di informazione all'Utenza, nell'ambito del progetto Infocity del Comune di Bari, è stata prevista l'installazione di 105 dispositivi Localizz@ su altrettanti autobus del servizio di TPL del Trasporto Pubblico Locale, al fine di ottenere dei dati di monitoraggio del traffico da poter trasmettere agli utenti mediante pannelli informativi.

I dispositivi Localizz@ sono dei sistemi di telerilevamento dotati di tecnologia GPS/GPRS che sono anche in grado di fornire un feed di dati al sistema di telerilevamento veicolare della flotta AMTAB andando a integrare i sistemi già attualmente attivi su parte della flotta AMTAB.

L'integrazione dei dati forniti dai dispositivi Localizz@ con il sistema PKLinee di AMTAB S.p.A. è in fase di attuazione nell'ambito del Progetto SEMINA che si è aggiudicato uno dei bandi "Living Labs", progetto,

affidato per l'attuazione a InnovaPuglia della Regione Puglia, che utilizza le procedure telematiche di gestione dei bandi regionali per lo sviluppo e la promozione del territorio e delle imprese.

Tutti i costi di fornitura, installazione e integrazione degli apparati rientrano nell'ambito dei finanziamenti relativi ai singoli progetti, rimanendo a carico di AMTAB i costi di manutenzione dei software e degli apparati di sua proprietà per un totale di circa 60mila euro annui.

Open Data

E' in fase di sviluppo avanzato, nell'ambito del progetto SEMINA, la realizzazione di un'infrastruttura in grado di mettere a disposizione, in formato open data, tutte le informazioni relative alla linea, al percorso, all'orario previsto e alla localizzazione dei mezzi della flotta AMTAB.

Tali dati potranno essere utilizzati per lo sviluppo di applicazioni su diverse piattaforme da parte di operatori terzi, in particolare potranno essere integrati in due APP relative ai servizi AMTAB e attualmente disponibili per smartphone: Bari Digitale e Bari Smart (applicazione sviluppata autonomamente da due studenti per la visualizzazione cartografica dei percorsi AMTAB e degli orari del servizio TPL su smartphone).

I costi di sviluppo di tale infrastruttura rientrano nell'ambito del progetto SEMINA.

App Informazione Utente

Nell'ambito del progetto Semina è in fase di sviluppo avanzato un'APP per smartphone in grado di fornire all'utenza in mobilità le informazioni sui percorsi e sugli orari in tempo reale.

I costi di sviluppo dell'applicazione rientrano nell'ambito del progetto SEMINA.

Videosorveglianza Intelligente

E' in fase di avvio una sperimentazione per un sistema di Videosorveglianza Intelligente da parte di AMTAB-POLITECNICO di Bari, del corso di Calcolatori Elettronici e Visione Artificiale, che ipotizza un sistema in grado, autonomamente, di riconoscere le attività considerate "criminose" riportando alla centrale operativa solo le informazioni e i relativi filmati utili a sventare o a intervenire nel caso di un'aggressione.

La sperimentazione è stata affidata alla ditta Intelligent Sistem Srl (APIS), una spin-off del Politecnico di Bari, che ha previsto che l'acquisizione di immagini dalle telecamere vengano dirottate ad un'unità di elaborazione a bordo bus che si occupi di individuare, in tempo reale ed automaticamente, le sequenze relative a situazioni critiche e inviare solo queste alla centrale operativa.

Le situazioni critiche che saranno considerate saranno quelle riguardanti avvicinamenti da parte di passeggeri all'autista, contatto fisico con l'autista, gestualità inconsuete aggressive.

Il software dovrebbe consentire, inoltre, di monitorare i flussi in entrata e in uscita dai bus per determinarne il grado di affollamento.

I **benefici** complessivamente attesi con le linee di azione indicate sono rappresentati:

- recupero di percorrenza riutilizzata per nuove linee
- attrattività per le linee esistenti che avranno maggior frequenza (riduzione a 10/15')

- maggiori ricavi per attrattività delle linee originarie (a maggior frequenza) e per la nuova Utenza delle linee istituite per effetto del recupero di percorrenza
- minor congestione di autobus urbani nel centro città e qualità dell'ambiente
- riduzione dei costi di esercizio
- affidabilità del servizio

Le **criticità** sono rappresentate essenzialmente dalla insufficienza del parco autobus e dalla mancanza di risorse finanziarie necessarie per gli investimenti minimi necessari ed il mantenimento dei contratti di manutenzione con i fornitori di beni e servizi.

La rimodulazione, la realizzazione di nuove linee per effetto di recupero di percorrenza ed eliminazione di sovrapposizioni, gli attestamenti e le ripartenze con navette ad alta frequenza (10/15') sono possibili solo in presenza di un parco autobus potenziato rispetto all'attuale flotta.

Oltre ad evidenti benefici di natura sociali (attrattività e affidabilità del trasporto pubblico, minor costo della mobilità per le famiglie, mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente), le linee di azione indicate determinano a regime **maggiori ricavi** da traffico, rappresentati dalla Utenza delle linee di nuova e più attrattiva istituzione, dall'affidabilità e flessibilità del servizio, dall'informazione all'utenza.

Azione A.10

Rinnovo e potenziamento del parco mezzi.

Le azioni di razionalizzazione, di miglioramento della qualità dei servizi, della riduzione dei costi necessita di interventi urgenti per il rinnovo e potenziamento del parco autobus attualmente inadeguato e insufficiente. E' stato avviato un Piano di Investimenti a breve e medio termine finalizzato al potenziamento del parco autobus, attraverso varie e possibili forme di acquisizione dei beni, quali:

- full leasing e/o full service, di almeno 8 autobus usati di età inferiore ai 4 anni
- acquisto di 14 autobus usati con anzianità non superiore a 10 anni per la progressiva sostituzione di quelli in circolazione con anzianità superiore a 20 anni, la cui manutenzione non è più economicamente conveniente per difetti ormai strutturali;
- utilizzo del finanziamento regionale di circa 2.400.000 per l'acquisto di 10 autobus nuovi a basso impatto ambientale (metano);
- nel medio/lungo termine procedere alla revisione dell'intero parco mezzi acquistando nuovi mezzi ecologici e navette elettriche (bus navetta per le circolari) mediante l'utilizzo di finanziamenti comunitari nell'ambito della programmazione 2014-2020 messi a disposizione dall'Amministrazione Comunale.

Il fabbisogno minimo ritenuto necessario è di circa 50 nuovi mezzi. Tale numero potrà subire delle variazioni in base alle scelte programmatiche effettuate dal Comune di Bari e dai Ministeri competenti e soprattutto in base all'effettiva attuazione dell'azione di contenimento dei costi dell'officina mediante l'outsourcing.

Nel caso di attivazione di un contratto di “full service” la gestione del parco mezzi e le responsabilità sull’effettiva disponibilità di autobus ogni giorno ricadrebbe sui fornitori.

B Potenziamento del servizio della sosta

Il servizio di sosta ha contribuito in modo significativo alla riduzione del traffico e al miglioramento della mobilità urbana e pertanto deve essere potenziato e migliorato per dare continuità alle strategie messe in atto dall'Amministrazione Comunale.

L'Amministrazione Comunale ha avviato numerosi progetti per realizzare nuovi park and ride favorendo l'integrazione modale sia con la gomma che con il ferro prevedendo di estendere il servizio a tutti i principali punti di accesso alla città ed intercettando i flussi di traffico nelle zone più periferiche.

Tali progetti porteranno ad una revisione dell'assetto dell'intero servizio nel lungo periodo.

Per quanto attiene l'orizzonte temporale di riferimento del presente piano di rilancio, cautelativamente si sono considerati il realizzando parcheggio Polipark e il parcheggio di Via Pappacena.

Altri interventi prioritari programmati nei prossimi tre anni sono il progetto del Park and ride di Lamasinata, il rifacimento di Parco 2 Giugno e il potenziamento del servizio all'Executive. In nessuno di questi casi, gli effetti sul servizio saranno successivi rispetto all'orizzonte temporale del presente piano di rilancio.

Per quanto riguarda il servizio di sosta su strada è prioritario apportare delle innovazioni al servizio offerto per incrementare il sistema dei controlli ed automatizzare i processi operativi. Nel piano di rilancio cautelativamente non sono state prese in considerazione attività direttamente connesse all'incremento delle zone a sosta regolamentata programmato dall'Amministrazione Comunale. In ogni caso le azioni previste sono prodromiche e funzionali ad un estensione del servizio.

Azione B.1

Gestione e potenziamento del Park and ride "Polipark"

Tra le iniziative importanti della mobilità cittadina rientra quella dell'acquisizione del **Parcheggio Multipiano** all'interno del Policlinico (POLIPARK) da parte del Comune di Bari da adibire a Park and ride allo scopo di favorire la razionalizzazione dei sistemi di trasporto pubblico urbano, in un'area caratterizzata da un elevato numero quotidiano di presenze provenienti da altri territori regionali ed extra regionali.

L'iniziativa si colloca all'interno del sistema generale integrato della mobilità del Comune di Bari ed è destinata a: migliorare la viabilità interna del Policlinico; favorire la sosta degli automobilisti che entrano degli ingressi di Bari-Picone e dall'Asse Nord-Sud; decongestionare il traffico nel quartiere Picone nella zona Policlinico; favorire l'attivazione di un servizio di Park and Train grazie alla vicinanza con la fermata Policlinico.

Una delle condizioni poste a base dell'iniziativa è, la razionalizzazione delle aree di sosta interne al Policlinico, con l'obiettivo di ridurre gli attuali disagi ambientali e acustici e fornendo ai frequentatori del

Policlinico, visitatori, studenti, utenti e medici un servizio di sosta con tariffe convenienti di basso impatto sociale.

L'attuale situazione della viabilità interna del Policlinico è caratterizzata da un elevato traffico di automobili, dall'occupazione costante di tutti i marciapiedi da parte delle auto in sosta, dalla difficoltà nei collegamenti tra le varie strutture a causa dell'intralcio generato dal traffico e dalle auto in sosta.

La Direzione del Policlinico ha già avviato azioni riorganizzative mirate al divieto di accesso ai viali della struttura, consentendovi la viabilità di servizio per trasporto degenti, attrezzature e forniture.

Tali interventi comporteranno una riduzione di posti disponibili nell'area e un incremento del tempo medio impiegato da ciascuna automobile per parcheggiare. Gli attuali parcheggi esistenti non sono infatti sufficienti per garantire un servizio adeguato alle esigenze generate dal Policlinico e dagli altri servizi nelle vicinanze.

A livello economico l'operazione di acquisizione è da effettuarsi con finanziamento specifico della Regione Puglia di 7.000.000 di euro sia per l'acquisito del bene che per gli interventi urgenti di manutenzione straordinaria e di adeguamento normativo. Gli altri interventi saranno a carico del soggetto gestore.

I benefici attesi di questa acquisizione riguardano la mobilità urbana attraverso il servizio di park and ride nonché la fruibilità dell'area interna al Policlinico.

Azione B.2

Automazione delle aree di sosta

Nell'ambito del progetto SUMMIT "Sustainable Urban Mobility Management Information Technologies" nel programma di Cooperazione Territoriale ETCP Grecia-Italia 2007-2013 sono stati stanziati I fondi per la realizzazione di due parcheggi automatizzati che verranno installati presso l'Area di Sosta "Pane e Pomodoro" e "Vittorio Veneto – Lato mare".

Nelle due aree verranno installati sistemi di pagamento automatico e con cassa manuale e pannelli informativi che si interfaceranno anche con il sistema di paline elettroniche e il sistema di pannelli informativi della città di Bari per fornire le indicazioni circa i posti disponibili nelle due aree di sosta in diverse zone della città.

I parcheggi disporranno anche di un sistema di pagamento elettronico mediante APP per consentire, eventualmente, il pagamento con smartphone e la prenotazione di posti.

Dall'integrazione con i sistemi automatizzati attuali sarà possibile operare una riduzione dei costi di esercizio relativi al personale, che sarà utilizzato sia per il controllo e non come presidio delle aree di parcheggio, parcheggio), che per la formazione di una squadra tecnica di pronto intervento, attiva durante l'orario di funzionamento delle quattro aree di sosta.

La squadra sarà costituita da una unità addetta alla sosta e da una unità di manutenzione adeguatamente preparati ad intervenire in maniera autonoma per ripristinare dove possibile gli eventuali guasti o per operare in caso di emergenza in maniera manuale.

Per questi interventi, rimarranno a carico di AMTAB i costi di manutenzione delle aree di sosta attualmente automatizzate (circa 18.000 euro l'anno) e gli eventuali costi per la realizzazione di un magazzino ricambi per gli interventi effettuati internamente e di formazione del personale di manutenzione.

In aggiunta, nei prossimi anni sarà sperimentato un sistema innovativo di gestione dei parcheggi su strada già avviato in altre realtà italiane ed estere. Ogni posto auto sarà numerato e dotato di un sensore in grado di segnalare la presenza di un'auto parcheggiata. In questo modo sarà possibile associare uno specifico posto ad ogni autovettura ed automatizzare i controlli da parte degli ausiliari del traffico che avranno a disposizione, in tempo reale, una mappa dei posti auto occupati e di quelli effettivamente pagati. Tale sistema sarà inizialmente avviato per evitare l'occupazione abusiva dei posti auto riservati ai portatori di handicap e poi esteso progressivamente all'intera ZSR. I dati resi disponibili dal sistema alla cittadinanza saranno molto utili agli automobilisti per definire il loro piano individuale e all'Amministrazione Comunale per programmare interventi in materia di mobilità nonché per verificare l'effettivo utilizzo dei pass per le zone ZSR. Il servizio verrà realizzato presumibilmente in partenariato pubblico privato e cautelativamente si è ipotizzato che non abbia effetti nei tre anni sui prospetti economici e finanziari del piano di rilancio.

Azione B 3

Utilizzo nel Servizio sosta delle risorse umane provenienti dal trasporto dei diversamente abili

Con la cessazione del servizio di trasporto dei diversamente, l'azienda ha verificato le possibilità di utilizzazione delle risorse umane nell'ambito delle attività principali in capo alla società.

Il personale proveniente dal trasporto disabili è costituito essenzialmente da due profili professionali: operatori di esercizio ed operatori generici.

Il **personale di guida (operatori di esercizio)** sarà utilizzato all'interno dell'AMTAB quali autisti del trasporto pubblico locale in quanto l'attuale organico lo consente.

Gli assistenti al trasporto dei diversamente abili, già inquadrati come operatori generici, saranno impiegati nel settore sosta in coerenza con il profilo posseduto e per effetto dell'accordo sindacale sulla polifunzionalità, già utilizzato nei momenti di contrazione e/o cessazione del trasporto dei diversamente abili.

Gli effetti di questo utilizzo saranno visibili sul costo del personale di esercizio (diminuzione dello straordinario a copertura dei turni scoperti) e miglioramento delle performance del settore della sosta (ricavi e controllo) in presenza di unità disponibili, previa formazione ed acquisirne del decreto sindacale necessario allo svolgimento della mansione di ausiliario della sosta.

La flotta dei minibus (32 mezzi), specificatamente utilizzata per questo servizio, potrà essere in parte venduta ed in parte (almeno 10 minibus) attrezzati a 9 posti ed utilizzabili per servizi a chiamata o per il trasporto urbano nei momenti di fascia morbida su alcune linee del TPL (per esempio linee della zona industriale) o per circolari di quartiere in aree a scarsa utenza.

Azione B 4

Attivazione del servizio di parcheggio all'interno della struttura ubicata in Via Pappacena

Il servizio parcheggi sarà potenziato con l'inserimento di un nuovo parcheggio ubicato a Poggiofranco in Via Pappacena. Il parcheggio dislocato su tre piani sarà attrezzato ed automatizzato con un finanziamento del Comune di Bari (progetto SUMMIT – Interreg ITA –GR) e sarà utilizzato sia per la sosta breve che per quella di lunga durata.

C. Efficientamento organizzativo e contenimento dei costi aziendali

Le linee di intervento per il contenimento dei costi di esercizio devono mirare ai settori aziendali nevralgici dell'Esercizio e dell'Area tecnica (Officina ed Impianti)

Le azioni sull'Esercizio riguardano l'organizzazione del lavoro e la produttività e hanno l'obiettivo nel medio periodo di valorizzare e riqualificare il personale presente in azienda anche attraverso azioni formative specifiche. Le azioni sull'officina ed impianti sono più radicali e tendono ad una esternalizzazione del servizio.

Azione C.1

Contenimento dei costi di esercizio e valorizzazione del personale

Il contenimento dei costi di esercizio sarà perseguito attraverso le seguenti attività:

- a. prestazione effettiva
- b. revisione degli accordi sindacali su turni agevolati
- c. revisione dell'accordo sindacale "ferie"
- d. rimodulazione dei turni domenicali
- e. riduzione dell'indice di assenza incentivando la presenza
- f. ridefinizione del Premio di Risultato per obiettivi misurabili
- g. revisione dei turni di servizio
- h. formazione del personale e sua valorizzazione

Gli interventi attengono essenzialmente alla rivisitazione di accordi aziendali che incidono nel costo delle prestazioni e nella gestione complessiva del servizio:

- a) accordo aziendale sulla *prestazione effettiva*: l'accordo deve essere rivisto con la esplicita previsione che venga resa effettivamente la prestazione di 39 ore come da contratto nazionale (CCNL Autoferrotranvieri), integrando la prestazione resa (variabile per effetto della lunghezza dei turni) oltre che sul TPL con prestazioni a chiamate anche in altre attività produttive (verifica e controlli dei titoli di viaggio e della sosta).
- b) *turni agevolati*: disdetta degli accordi regolanti i cosiddetti turni agevolati attualmente vigenti e mantenimento solo delle agevolazioni previste dagli accordi nazionali e di legge. La revisione degli accordi consentirà una migliore gestione del servizio turni con la contestuale eliminazione di situazioni di favore causa di disarmonie aziendali e di assenteismo;
- c) revisione dell'accordo aziendale sulle *ferie estive*: l'accordo attuale (tre settimane consecutive nel periodo estivo, riveniente da una consuetudine ultra decennale) deve essere rivisto secondo le previsioni

normative del CCNL Autoferrotranvieri. Con l'accordo vigente, il numero di unità in ferie (operatori esercizio) è incompatibile con il livello di trasporto pubblico estivo ed è oneroso per la necessità di operare sostituzioni del personale assente per ferie. La revisione di questo accordo è stato più volte elemento di tensione nelle relazioni industriali aziendali con proclamazione anche di sciopero. Il recupero previsto è valutato in circa € 150.000/160.000 annui;

- d) *rimodulazione dei turni domenicali*: è necessario procedere alla rimodulazione dei turni domenicali (riduzione dei turni da 3 a 2 turni) tenuto conto della scarsa affluenza dell'Utenza nelle fasce di morbida, mantenendo comunque i collegamenti con la periferia. Con la revisione dei turni domenicali si riducono gli oneri aziendali per i turni festivi, si riducono le cadute manutentive (gravanti sul successivo servizio feriale), si aumenta la disponibilità della forza lavoro nei giorni feriali, a parità di organico, si riducono le prestazioni straordinarie per sostituzione di assenze, garantendo peraltro più domeniche libere agli autisti. La programmazione a due turni contribuirà anche a ridurre l'assenteismo tenuto conto che la domenica è un giorno sempre presente nelle assenze brevi (2/3 giorni);
- e) *riduzione dell'indice di assenteismo*: l'indice medio di assenteismo (malattia ed infortuni del settore esercizio) nel 2013 è stato 9,75%, con punte nei mesi estivi (12,91 a luglio e 11,34 ad agosto). L'obiettivo è quello di ridurre l'assenteismo a indici inferiori al 6% tenuto conto che la riduzione di circa 3/4 punti percentuali significa una presenza in servizio di 9 unità in più (con un recupero della spesa per circa € 240,000/260,000 annui). Per tale obiettivo è necessario integrare i normali controlli (visite fiscali) con azioni di vigilanza affidate ad agenzie investigative esterne e l'adozione di provvedimenti disciplinari adeguati. Questa modalità di controllo deve essere estesa a tutti i settori aziendali non solo al TPL;
- f) *ridefinizione del Premio di Risultato*: in accordo alle previsioni del CCNL nazionale occorre rivedere, riscrivere ed adeguare il Premio di Risultato finalizzandolo ad obiettivi monitorabili, misurabili, anche graduabili e considerare il Premio di Risultato l'elemento prioritario e sostanziale della contrattazione di secondo livello con l'obiettivo di ridurre i costi, aumentare i ricavi, sviluppare i livelli occupazionali, erogare premi in base ai meriti ed alla produttività. La erogazione del Premio di Risultato (per settore e/o individuale), secondo criteri ed indicatori numerici riferiti a parametri numerici prestabiliti, potrà raggiungere importi anche pari ad un terzo del recupero dei costi e/o dell'incremento del ricavo;
- g) *revisione dei turni di servizio*: nell'ambito di corrette relazioni sindacali è da ricercare un percorso condiviso con le OO.SS. per una revisione dei turni prevedendo anche il superamento, per esigenze di servizio e solo in alcune linee, della prestazione massima giornaliera (7 h e 15') contrattualmente prevista dal CCNL di categoria, con riconoscimento di un premio extra, incentivante, oltre alla quota straordinario prevista per legge;

h) formazione del personale: saranno potenziati i corsi di formazione specifici per tutti gli operatori finalizzati ad una loro riqualificazione e valorizzazione in base alle funzioni ad essi assegnate.

Azione C.2

Revisione dei processi di Officina ed Impianti

Il rilancio dell'azienda richiede un diverso assetto del settore officina/rimessaggio e delle attività collegate (ricambi, pulizia dei mezzi, manutenzione degli impianti) finalizzato ad una maggiore efficienza ed economicità del servizio manutentivo in genere anche con la previsione di investimenti minimi per efficientare il servizio e diminuire i costi.

Le linee di intervento per questo settore aziendale comprende:

- esternalizzazione del servizio di manutenzione attraverso il fitto del ramo di azienda
- investimenti produttivi
- ottimizzazione delle risorse provenienti dalla AMS
- Fitto del ramo di azienda.

Il fitto del Ramo di Azienda persegue obiettivi di miglioramento della qualità del servizio e contestuale riduzione di costi individuando tra i servizi da esternalizzare le attività di officina di manutenzione e settori collegati.

Il processo ipotizzato “fitto del ramo di azienda” riguarda attività che peraltro sono in gran parte già affidate a terzi con procedure di gara pubblica.

L'esperienza maturata ha confermato, nel corso degli anni, la necessità di un continuo ricorso all'esterno sia per effetto della continua evoluzione tecnologica della meccanica, della elettronica e degli apparati di bordo dei mezzi di trasporto che per i limiti normativi sulle possibilità di reclutamento in una Azienda Partecipata.

L'evoluzione tecnologica è spinta a tal punto che gli stessi fornitori esterni delle manutenzioni, ricorrono generalmente alla costituzione di Associazione Temporanea di Impresa o Consorzi per mettere insieme le competenze specialistiche e tecnologiche.

L'ottimizzazione delle risorse, la garanzia di un servizio certo ed affidabile, l'obiettivo di realizzare la mission aziendale (servizio di trasporto pubblico, efficiente, economico, efficace, qualitativamente accettabile e sicuro) in presenza di scarsità di risorse impongono scelte radicali da operare sulla struttura e sugli asset aziendali spingendo il processo di esternalizzazione delle attività non strettamente collegate alla mission aziendale.

La situazione attuale (manutenzione con officina interna ed attività di rimessaggio e lavorazioni affidate all'esterno) si è rilevata, peraltro, onerosa anche per la progressiva vetustà dei mezzi e per l'impossibilità quasi quotidiana di garantire, come si è detto, la disponibilità a piazzale degli autobus in servizio giornaliero e per i tre turni.

La soluzione ipotizzata deve dare soluzioni che garantiscano la flotta necessaria quotidianamente nei numeri richiesti dall'esercizio *sia con autobus di proprietà AMTAB*, manuntenuti secondo i piani di manutenzione delle ditte costruttrici, che *con autobus del soggetto affidatario* del servizio di manutenzione.

La modalità ipotizzata dal CdA è quella del Fitto di Ramo di Azienda, disciplinato direttamente dall'art. 2562 c.c. al quale si affiancano alcune norme riguardanti i contratti d'affitto in genere ed altre relative all'azienda.

Si ritiene opportuno, per completezza di trattazione, indicare alcune norme di riferimento per il Fitto di Ramo di Azienda.

Norme di riferimento per il Fitto del Ramo di Azienda

L'affitto d'azienda (ramo d'azienda) può essere definito come un contratto con il quale il concedente trasferisce all'affittuario il diritto di godimento dell'azienda, o un ramo di essa, a fronte del pagamento di un canone periodico e per un periodo di tempo determinato. L'affitto può riguardare l'intera azienda o più aziende possedute dallo stesso imprenditore, ovvero un solo ramo dell'attività.

La stipula di un contratto d'affitto di ramo d'azienda impone degli obblighi sia in capo al concedente sia in capo all'affittuario; alcuni di tali obblighi sono derogabili, altri sono sempre applicabili indipendentemente dalla loro inclusione nelle clausole contrattuali o da diverso accordo tra le parti.

Gli obblighi per il concedente possono individuarsi nei seguenti:

- conservazione dell'azienda in modo da poter servire all'uso pattuito (art. 1617 c.c.). Tale disposizione è da ritenersi non derogabile perché, in caso contrario, l'affittuario potrebbe trovarsi nella condizione di non poter godere dell'azienda affittata;
- obbligo di eseguire le riparazioni straordinarie (art. 1621 c.c.);
- divieto di concorrenza per tutta la durata dell'affitto (art. 2557 c.c., comma 4)

Gli obblighi per l'affittuario possono individuarsi, invece, nei seguenti:

- obbligo di esercizio dell'azienda sotto la ditta che la contraddistingue (art. 2561 c.c. 1° c.)
- obbligo di gestire l'azienda affittata senza modificarne la destinazione (art. 2561 c.c. 2° c.)
- obbligo di conservazione dell'efficienza dell'organizzazione e degli impianti in generale e di occuparsi della manutenzione ordinaria (art. 2561 c.c., comma 2);
- obbligo di conservazione delle normali dotazioni di scorte (art. 2561 c.c., comma 2);
- obbligo di pagamento di un canone;
- divieto di subaffitto e cessione dell'affitto senza consenso del concedente (art. 1624 c.c.) salvo espresso e contrario accordo delle parti.

Nel contratto d'affitto d'azienda assumono particolare importanza gli allegati. Quelli generalmente inclusi nella prassi commerciali sono:

- l'inventario: tale documento è espressamente previsto dall'art. 2561 c.c., comma 4 e serve innanzitutto a delimitare con chiarezza i confini dell'azienda concessa in affitto ed in secondo luogo, una volta confrontato con un nuovo inventario redatto al termine dell'affitto, a definire le eventuali differenze sorte nel periodo di godimento dell'affittuario da conguagliare in denaro (sia per le merci che per gli impianti e attrezzature);
- dettaglio delle manutenzioni ordinarie e straordinarie;
- dettaglio specificante le condizioni di trasferimento dei lavoratori anche in relazione a quanto espressamente previsto dall'art. 2112 c.c. (il rapporto di lavoro continua con l'affittuario e il lavoratore conserva tutti i diritti che ne derivano).

Aspetti interessanti si hanno anche per quanto riguarda la successione nei contratti e nella disciplina di crediti e debiti:

- successione nei contratti: se non è pattuito diversamente, l'affittuario subentra nei contratti stipulati nell'esercizio dell'azienda non aventi carattere personale (art. 2558 c.c.);
- crediti e debiti: il caso non interessa la casistica che ci occupa.

Per raggiungere esattamente l'obiettivo, è indispensabile riuscire a ben delimitare il ramo di azienda che si intende affittare.

L'art. 2112 del codice civile trova applicazione non solo quando oggetto del trasferimento è l'intero complesso dei beni aziendali, bensì anche quando il trasferimento riguarda un singolo ramo di azienda. Infatti, l'art. 2112 c.c. come modificato dal D. Lgs. n. 276/2003 definisce il ramo d'azienda come un'articolazione funzionalmente autonoma di un'attività economica organizzata, identificata come tale dal cedente e dal cessionario al momento del suo trasferimento.

Il ramo d'azienda in quanto articolazione dotata di autonomia funzionale deve essere identificato come tale dal cedente e dal cessionario all'atto di procedere al suo trasferimento.

L'articolo 2112 c.c. - come riconfigurato dal D.Lgs. n. 276/2003 - è mirato alla disciplina di quel processo di "esternalizzazione", inteso quale affidamento e svolgimento da parte di soggetti terzi di processi produttivi, fasi di lavorazione o servizi (precedentemente facenti capo all'impresa "cedente").

Detto dell'inventario riguardante gli impianti e le attrezzature strumentali al Ramo di Azienda affittato, oltre che le eventuali merci (magazzino ricambi), l'aspetto più rilevante è quello del personale dipendente.

La norma di riferimento, ma anche la dottrina e la giurisprudenza, dedicano molta attenzione al "passaggio" del personale dipendente.

Le normative di interesse sono:

1. art. 2112 del Codice Civile (6 commi);
2. art. 47, legge 428/1990 (6 commi);
3. artt. 1 e 2 del Decreto Lgs. 18/2001 (sostituisce l'intero articolo di cui al punto 1) e i commi da 1 a 4 di cui al punto 2));
4. artt. 31 e 32 (Titolo IV) del Decreto Lgs. 476/2003 (integra il comma 5 di cui al punto 1) e ne aggiunge un sesto).

In ambito comunitario:

1. la Direttiva 1977/187/CE, non più vigente, per promuovere l'armonizzazione delle legislazioni nazionali relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori e chiedere ai cedenti e ai cessionari di informare e consultare in tempo utile i rappresentanti dei lavoratori;
2. la Direttiva 1975/129/CEE del Consiglio, del 17 febbraio 1975, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi(5), e delle norme legislative già in vigore nella maggior parte di essi;
3. la Direttiva 80/987/CEE del Consiglio, del 20 ottobre 1980, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro;
4. la Direttiva 1998/50/CE;
5. la Direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti;
6. la Direttiva 2002/14/CE.

L'art. 2112 del codice civile disciplina il trasferimento, in qualunque modo, del ramo di azienda o di un suo ramo autonomo, prevedendo che il rapporto di lavoro prosegue con l'imprenditore che subentra, ed il lavoratore conserva tutti i diritti che aveva in precedenza. L'art. 47 della legge 29 dicembre 1990 n. 428, ribadisce che, in caso di trasferimento di azienda, il rapporto di lavoro continua con l'acquirente e il lavoratore conserva tutti i diritti che ne derivano.

Dopo l'opportuna attività di delimitazione fisica, strutturale e gestionale dei settori che compongono il ramo di azienda (officina di manutenzione, rimessaggio, movimentazione dei mezzi, magazzino ricambi) sarà necessario procedere con la procedura di appalto ad evidenza pubblica, caratterizzata da due parti distinte ma collegate (nel senso che i concorrenti devono rispondere ad entrambe le parti).

La prima parte è riferita a ciò che viene dato in fitto con l'individuazione delle aree e dei cespiti del ramo di azienda e le modalità (ed anche la logistica) con le quali si possono utilizzare; con l'inserimento e la disciplina di gestione del magazzino ricambi che, in ogni caso, al termine della locazione dovrà essere restituito (in merce o in danaro attualizzato).

Il contratto di affitto dovrà essere pattuito per la durata di 6 anni + 6 di rinnovo.

La seconda parte è riferita alle prestazioni a carico del conduttore, in termini di servizi di manutenzione ed assistenza (attività facenti parte del ramo di azienda da concedere in fitto), con la previsione di una accurata descrizione dei servizi, delle modalità di erogazione (tempi, qualità), delle azioni di controllo, di contabilizzazione delle prestazioni, del numero di mezzi da rendere disponibili secondo il programma di servizio, delle attività di assistenza e di recupero di mezzi in caso di avaria o incidenti su strada, ecc.

Settori interessati dal fitto di ramo di azienda.

I settori interessati sono: officina di manutenzione, rimessaggio, movimentazione e magazzino ricambi.

Nel progetto finale, necessario alla predisposizione dei capitolati di appalto e delle obbligazioni contrattuali, dovrà essere valutata la possibilità di inserire anche le operazioni di pulizia dei mezzi tra le attività incluse nel fitto di ramo di azienda.

Analisi dei costi dei settori interessati dal fitto di ramo di azienda.

Si è ritenuto opportuno considerare, ai fini del raffronto, il triennio 2009/2011 in quanto già oggetto di approfondite verifiche e controlli.

Dalla analisi dei dati, risulta che il *costo complessivo annuo* per le attività di manutenzione interna (ricambi, lavorazione e personale diretto ed indiretto dell'officina, del rimessaggio e della movimentazione interna a piazzale) ed esterna (lavorazioni affidate a terzi) è stata di circa euro milioni 6,5 nel 2011.

Tale costo è in linea con i costi consuntivati per gli anni 2009 (€ 6.245.556) e 2010 (€ 6.574.251).

Il costo unitario della manutenzione per chilometro -effettivamente percorso del 2011- è pari ad € 0,5890 per chilometro, coerente con quello degli anni 2009 e 2010.

Il costo unitario complessivo della gestione dell'officina e dei settori collegati e delle manutenzioni (interne ed esterne) atteso per il 2013 è di almeno € 0,60 per chilometro, tenuto conto del progressivo invecchiamento del parco autobus aziendale.

In sostanza l'attività di manutenzione costa all'AMTAB SpA circa 6,5/7,0 euro milioni per anno per una disponibilità giornaliera di 143 autobus nel periodo invernale e di 120 autobus nel periodo estivo.

Benefici attesi dalla soluzione fitto di ramo di azienda.

Il fitto di ramo di azienda a ditte specializzate delle manutenzioni, carrozzerie ed anche produttrici di autobus consente di ottenere vantaggi economici per l'azienda dovuti a:

a) Sfruttamento degli impianti e delle strutture aziendali da parte del potenziale conduttore

Gli impianti aziendali, i capannoni, le attrezzature consentirebbero la manutenzione di quasi il doppio dei mezzi attualmente di proprietà dell'AMTAB.

Pertanto il canone relativo all'affitto di ramo di azienda dovrà essere calcolato sia per i beni che compongono il ramo di azienda che per il presunto fatturato derivante dall'attività esercitata dal conduttore.

b) Riduzione dei costi di esercizio del ramo di azienda.

La esternalizzazione delle attività comporterà una riduzione di circa il 20% del costo attualmente sostenuto complessivamente (costi interni, costi esterni, costi generali).

Infatti la struttura organizzativa del servizio di manutenzione (compresa la necessità di garantire la copertura, per alcuni settori di manutenzione, di un esercizio H 24), i vincoli imposti dalle attività di logistica e di acquisto dei ricambi, della movimentazione dei mezzi all'interno del comprensorio e del recupero su strada, determinano costi aggiuntivi che viceversa possono essere ridotti dal conduttore in una economia di scala, attraverso la saturazione degli impianti esistenti e di maggior impiego della forza lavoro ceduta.

c) garanzia di un parco autobus adeguato

La ditta affittuaria, oltre ad usare e mantenere i mezzi che l'AMTAB metterà a disposizione con l'affitto e quelli che successivamente potranno essere acquistati dall'Ente Proprietario o dalla stessa AMTAB o dal Comune, dovrà indicare sin in fase di gara i mezzi ulteriori (nuovi o usati) che saranno immessi per garantire il servizio quotidiano richiesto ed i mezzi di scorta.

d) riduzione dei costi per le attività generali connesse alle attività manutentive

L'esternalizzazione delle attività manutentive, attraverso il fitto del ramo di azienda, determinerà inoltre la riduzione sostanziale dei costi generali (personale, gare, pubblicazioni ecc) collegate a tutte le attività di

approvvigionamento, di forniture di servizi e beni necessari al settore manutenzione. Il carico di lavoro dell'ufficio contratti ed appalti è pesantemente gravato da questo settore.

Procedura di gara ipotizzata.

La procedura di gara pubblica prevista è una gara europea da aggiudicarsi con l'offerta economicamente vantaggiosa, comprendente tre aspetti:

- a) miglioramento (in aumento) del canone del fitto del ramo di azienda (capannone e beni) messa a base di gara
- b) riduzione del costo €/km posto a base di gara
- c) elementi aggiuntivi e migliorie ai servizi messi a gara.

Per effetto di questa procedura concorsuale l'AMTAB SpA pagherà al Conducente un corrispettivo €/km per chilometro realmente effettuato.

Di contro il Conducente dovrà:

- 1) garantire la disponibilità a piazzale dei mezzi necessari al servizio di TPL (attualmente 143 mezzi oltre alla scorta) in condizioni di sicurezza, puliti ed efficienti utilizzando sia la flotta aziendale che mezzi sostitutivi di proprietà del Conducente;
- 2) corrispondere il canone di locazione per l'uso degli impianti (incluso i capannoni).

Da questa soluzione ricavarsi un recupero complessivo (come sommatoria del canone di locazione degli impianti e risparmio dei costi di manutenzione) di un importo non inferiore ad € 1.500.000.

Gestione del personale in organico all'area tecnica.

Attualmente il personale in organico all'area tecnica è costituito da 72 unità.

È di tutta evidenza che nel progetto "Fitto del Ramo di Azienda" dovrà essere particolare attenzione alla gestione del personale che è attualmente in forza all'area tecnica, tenuto conto delle attività che rimarranno in capo alla Società e alla possibili quiescenze, alla utilizzazione in altri settori produttivi aziendali previo riqualificazione, secondo lo schema di priorità seguente:

- a. interfaccia con la società affittuaria
- b. supervisione, controllo e verifica dei servizi forniti
- c. gestione, controllo ed erogazione del carburante (metano e gasolio)
- d. guida degli autobus (riqualificazione e/o aggiornamento)
- e. verifica dei titoli di viaggio e della sosta (riqualificazione)
- f. pulizia dei mezzi, laddove si dovesse decidere di mantenere all'interno tale servizio
- g. manutenzione degli impianti interni ed esterni (comprensorio aziendale, aree di sosta, segnaletica verticale ed orizzontale, paline e pensiline, transennamento)

Si ritiene opportuno evidenziare che già in questo periodo, per fare fronte alle esigenze dell'officina, tra le 72 unità in organico, sono presenti ben 10 unità provenienti dalla sosta e dalla guida (che possono rientrare nella mansione e nel profilo posseduto).

D. Revisione dei processi di vendita e aumento dei controlli finalizzato all'incremento dei ricavi

L'incremento dei ricavi si persegue sia attraverso un incremento del numero di utenti dei servizi offerti da AMTAB sia riducendo l'elevata percentuale di evasione presente soprattutto nel servizio TPL.

Al raggiungimento di tale obiettivo realizzativo concorrono indirettamente tutte le azioni finalizzate al miglioramento della qualità del servizio descritte precedentemente. A queste misure indirette si aggiungono 3 azioni specifiche miranti a ridurre l'evasione incrementando le occasioni di acquisto da parte degli utenti e potenziando il sistema dei controlli. In aggiunta si intende avviare un'ulteriore azione per potenziare i processi operativi maggiormente a contatto con l'azienda in modo da dare piena attuazione al principio aziendale di "mettere il cittadino al centro" alla base del vigente sistema di gestione aziendale per la Qualità, ma mai pienamente attuato.

Azione D.1

Miglioramento delle attività di vendita dei titoli di viaggio

La distribuzione dei titoli di viaggio è affidata, a seguito di gara pubblica, a società esterna che è impegnata anche ad incrementare la copertura della rete di vendita.

L'azione del distributore non ha ancora raggiunto l'obiettivo di copertura capillare, tanto che sono numerose le indicazioni dei cittadini sulle difficoltà di reperimento dei titoli di viaggio.

È necessario analizzare le criticità esistenti nella distribuzione e nel reperimento dei titoli di viaggio da parte dell'Utenza, individuando le azioni di miglioramento sulla base di valutazione sulla base di un progetto obiettivo.

Il progetto operativo di rilancio si muoverà, dopo un audit della attività dell'attuale distributore, con una azione combinata degli uffici aziendali preposti (Ufficio vendite/Ufficio qualità/Sistemi informatici) finalizzato a individuare i punti di forza e di debolezza del "sistema vendite" attualmente in essere.

Le attività che saranno sviluppate organicamente sono:

- verifica del rispetto delle obbligazioni contrattuali
- problematiche presentate dalla ditta distributrice nella gestione del servizio di distribuzione
- mappatura delle rivendite e indice di copertura della rete di vendita
- individuazione di zone/aree scoperte
- sviluppo della rete di vendita (n° di rivendite)
- controllo periodico presso le rivendite (per la valutazione del servizio offerto dal distributore)
- analisi dell'andamento delle vendite di ciascuna rivendita;
- azione informativa e di fidelizzazione presso i grandi contenitori ed in particolare presso gli Istituti Scolastici

- individuazione di eventuali forme di fidelizzazione anche con titoli diversi
- interazione tra le attività di vendita e attività di controllo svolte dai verificatori dei titoli di viaggio (VTV) aziendali.
- monitoraggio dell'andamento e dello sviluppo delle attività pianificate ai punti precedenti.

Il progetto operativo porterà alla individuazione di indici che saranno utilizzati a riferimento per valutazioni di miglioramento sulla qualità e sulla produttività aziendale anche per incentivanti.

Gli indicatori riguarderanno indici di copertura delle zone, di tipologia più attrattivo, di sviluppo della vendita digitale, tra questi:

- a) numero delle rivendite per kmq
- b) numero di rivendite per rione
- c) numero di rivendite lungo le direttrici di marcia delle linee
- d) indice di variazione delle vendite per tipologia di titolo di viaggio
- e) incremento degli abbonamenti (misuratore della fidelizzazione).

Nelle valutazioni di sviluppo della vendita sarà dato ampio spazio alla informazione ed alla individuazione ulteriore di formule di abbonamenti e di applicazioni digitali sia per l'acquisizione delle informazioni dei servizi AMTAB da parte della Utenza che della possibilità di acquisto digitale (v. azione d.3).

Nell'ambito delle attività collegate alla vendita dovrà essere valutata l'efficacia di interventi di tipo strutturale:

- installazione di distributori titoli di viaggio ai capolinea di maggior importanza ed affluenza (Piazza Moro, Piscine Comunali e Polivalente);
- installazione di obliterate per esterni a Piazza Moro, Piscine Comunali e Polivalente;
- presenza periodica (campagne) di personale dipendente della ditta appaltatrice e dell'azienda presso capolinea/fermate più importanti.

L'obiettivo deve essere quello di incrementare progressivamente le vendite ed il rapporto ricavi sul costo di esercizio di almeno il 5/10% annuo per i prossimi tre anni, tendendo al raggiungimento del rapporto del 35% tra ricavi tra traffico e costi di esercizio.

Azione D.2

Sistema di controllo e verifica dei titoli di viaggio

Il processo di riorganizzazione delle attività complessive dei preposti alla verifica dei titoli di viaggio (VTV) è stato implementato sia con riferimento sia all'organizzazione del gruppo che alle modalità di effettuazione del servizio stesso.

Riassetto organizzativo e del servizio VTV.

Per una migliore funzionalità, il gruppo VTV, in continuo contatto e con rapporti costanti con i diversi settori delle vendite (ufficio biglietti, ufficio abbonamenti, accertamenti anagrafici, controllo della vendita a bordo,

gestione dei verbali di contestazione, versamenti, ecc) dipenderà gerarchicamente e funzionalmente dal settore vendite/marketing.

Nelle more delle determinazioni sugli assetti organizzativi aziendali, sulla base delle esperienze maturate dagli addetti ai lavori (verificatori titoli di viaggio) e dalle verifiche in campo da parte dei Preposti (coordinatore ed addetto di esercizio) alla verifica, nonché del carico dell'Utenza in alcune fasce giornaliere, è stata già modificata l'organizzazione sia con riferimento alla turnazione dei VTV che alla composizione ed il numero delle squadre nonché il numero dei componenti per squadra.

Il numero di VTV in organico è limitato (18 unità) e deve essere necessariamente potenziato senza sguarnire altri settori, salvo a seguito di modifiche strutturali degli asset aziendali (fitto del ramo di azienda) con conseguente disponibilità di personale da riqualificare proveniente da altri settori aziendali.

Il potenziamento delle squadre sarà valutato, nel breve, volta per volta anche con il coinvolgimento di personale aziendale di altri settori, mentre l'attività sarà svolta ordinariamente dall'organico dei VTV (18 unità).

Non è economicamente conveniente prevedere –in questa fase- un aumento dell'organico di questo gruppo in quanto trattasi di spesa fissa rispetto a ricavi incerti.

È da prevedere, invece, l'utilizzazione di altro personale aziendale in caso di interventi massivi di verifica estesi e mirati o per saturazione della propria prestazione lavorativa settimanale o con prestazioni mirate.

L'elaborazione dei Piani di Verifica continuerà ad essere svolta o per interventi programmati per linee o con *interventi mirati e finalizzati*, secondo priorità ben definite:

- a) linee con il maggior carico di Utenza (con supporto delle Forze dell'Ordine)
- b) navette del Park & Ride
- c) linee scolastiche
- d) linee/tratte collegabili a rivendite che evidenziano cali nelle vendite (già sperimentato con successo nel passato)
- e) controlli a terra alle fermate più importanti
- f) controllo per zone (Piazza Moro, Piscine Comunali, Polivalente ecc)
- g) azioni finalizzate con *incremento del personale aziendale* per il controllo non appartenente all'organico VTV, a progetto mirato, con il coinvolgimento delle OO.SS
- h) accordo di collaborazione con *società privata di vigilanza* per presenza di guardia giurata a bordo o alle fermate più importanti
- i) sperimentazione di azioni di attività di controllo con *associazioni di personale in quiescenza delle forze dell'ordine* (ad esempio carabinieri).

Relativamente al punto h) supporta la deliberazione della Giunta Regionale a modificazione dell'art. 32 della Legge Regionale 18/2002 riguardante la possibilità di utilizzo delle guardie giurate nella verifica a bordo dei titoli di viaggio e la modalità di impiego.

La fattibilità di questa iniziativa deve essere valutata in tutte le sue componenti (costi/benefici) e deve essere oggetto di progetto mirato sulla base della normativa regionale.

Coordinamento e controllo del servizio

Il coordinamento del servizio continuerà ad essere in capo al Coordinatore di Esercizio, preposto del gruppo VTV, e da un Addetto di Esercizio, che si alterneranno nei due turni.

I graduati della verifica (coordinatore e addetto), *in servizio esterno*, quando sono a bordo, avranno *anche* il compito di controllare gli operatori di esercizio (possesso dei biglietti da vendere a bordo, cellulare, badge aziendale, divisa) e supportare gli stessi operatori in caso di necessità/incidenti/eventi straordinari durante il servizio.

Il Coordinatore avrà il compito:

- a) di interfacciarsi con gli Uffici amministrativi e di Esercizio in tutti i casi di necessità e di servizio;
- b) di interfacciarsi con l'ufficio vendite per tutte le attività connesse alla vendita ed alla formazione di eventuali statistiche (sanzioni emesse per linea, per verificatore, ecc.);
- c) relazionare alla bisogna su fatti gravi ed urgenti e periodicamente (almeno mensilmente) per fatti rilevanti ai fini del servizio (sanzioni per linea, criticità delle linee, interventi delle forze dell'Ordine, segnalazioni per fatti incidenti sulla sicurezza del personale AMTAB e dell'Utenza, anomalie e criticità sistematiche per la sicurezza e la regolarità del servizio);
- d) predisporre e sottoporre il Piano di servizio per le Attività di Verifica al proprio superiore ed alla Direzione di Esercizio per le azioni combinate con le Forze dell'Ordine.

Modifica del verbale di contestazione

Il verbale di contestazione attualmente emesso sarà modificato per facilitare il pagamento della sanzione amministrativa, prevedendo oltre alle modalità attualmente presenti:

- a) pagamento immediato al Verificatore
- b) versamento sul conto corrente postale n° 43448315, intestato a AMTAB
- c) il pagamento diretto presso l'Ufficio Abbonamenti di via Fornari

anche ulteriori forme di modalità di pagamento:

- pagamento con bollettino postale già intestato ad AMTAB
- pagamento con bonifico bancario

Controllo con le Forze dell'Ordine.

La problematica della sicurezza sui nostri mezzi è questione che riguarda tutto il nostro personale a bordo e su strada.

Nel caso dei VTV è ancora più evidente per il lavoro "sgradevole" che giornalmente compiono.

È necessario ripristinare ed incrementare il controllo programmato con le Forze dell'Ordine che nel recente passato ha dato risultati immediatamente rilevanti e gli effetti deterrenti sono stati avvertiti nei mesi successivi ai controlli AMTAB/Forze dell'Ordine.

I nostri VTV hanno infatti eseguito controlli con l'ausilio degli agenti della Polizia di Stato, dei Carabinieri e della Polizia Municipale, con interventi mirati, programmati, noti ai Responsabili AMTAB ed ai Referenti delle Autorità.

Il risultato è perseguibile con un'azione condivisa della Prefettura e delle Autorità, portata avanti con continuità anche per periodi limitati (10/15 giorni) e poi ripreso periodicamente.

L'effetto "deterrente" è percepito sia con benefici diretti sulla sicurezza degli Utenti e del Personale aziendale che sulla regolarità e sulla qualità del servizio.

Videosorveglianza.

In questo contesto di collaborazione con le Forze dell'Ordine, non può trascurarsi, la necessità di installare a bordo sistemi di videosorveglianza con registrazione degli eventi necessari all'efficacia delle azioni delle Autorità preposte all'ordine pubblico.

Criticità: lo status giuridico dei VTV

Non è da trascurare per l'efficacia del servizio lo stato di "malessere" dei dipendenti con mansione VTV per un loro diverso inquadramento.

I verificatori sono agenti, inquadrati al par. 129 come da CCNL, inseriti in questa mansione o per effetto di inidoneità (ex autisti) e successiva riqualificazione (accordo sindacale) o per aver partecipato a specifica selezione interna (il bando prevedeva espressamente il par. 129).

I VTV rivendicano un ruolo di "polizia amministrativa" che non possiedono, in quanto non hanno uno status di pubblici ufficiali bensì quello qualificabile come agente di un pubblico servizio.

È indubbia la difficoltà dello svolgimento della mansione di VTV – che certamente non è gradito all'Utenza- oltre alle difficoltà di operare in condizioni di sicurezza che riguarda complessivamente tutti i nostri operatori su strada (conducenti, verificatori, addetti alla sosta), anche per la situazione resa attualmente ancora più grave ed incandescente per la mancanza quotidiana di autobus che vede scaricare l'irritazione ed il risentimento dell'Utenza sul personale in servizio.

Obiettivo del riassetto del gruppo VTV

In termini di soddisfazione e riconoscimento della mansione VTV, è da prevedere una revisione dell'accordo esistente sull'*incentivo*, a favore del gruppo "verifica titoli di viaggio", sulla base di criteri ed obiettivi certi, individuali e/o per gruppo, anche graduabili, verificabili e misurabili.

L'incentivo (da qualificare come Premio di Risultato) non potrà che essere legato ad indicatori correlati alla presenza effettiva in servizio, all'incremento dei ricavi per vendite ed alla produttività individuale misurata anche dal numero di sanzioni elevate per evasione tariffaria.

Relativamente al parametro è da ipotizzare la possibilità di *acquisire il par. 151* (operatore della mobilità dell'area operativa – servizi ausiliari), previo corso di formazione tenuto dalla Polizia Municipale, finalizzato all'ottenimento del decreto sindacale (art. 17, comma 132 e 133 della legge 127/97).

Il CCNL Autoferrotranvieri, prevedendo espressamente per questo profilo la verifica dei titoli di viaggio così come tutte quelle correlate all'attività di ausiliario della sosta, consentirebbe un utilizzo sinergico del gruppo VTV nelle attività principali dell'Amtab (del TPL e della sosta), fermo restando la mansione prevalente di verifica dei titoli di viaggio.

Formazione del personale preposto alla VTV

Ulteriori azioni da porre in essere per una efficace ed efficiente azione dei VTV, riguardano lo sviluppo formativo e di tutela della attività lavorativa:

1. corso di formazione ed aggiornamento riservato al personale diretto ed indiretto coinvolto nel procedimento di verifica;
2. assistenza legale negli episodi di aggressione che si verificano durante l'espletamento del servizio;
3. interazione e rapporti con il conducente dell'autobus (controlli, fermate tecniche, telecamere funzionanti durante la verifica, blocco delle obliterate durante la verifica);
4. fornitura di palmare a tutti i VTV per la redazione dei verbali di contestazione
5. disponibilità e supporto del collegamento telematico per la ricerca dati anagrafici dell'Utenza (dalle 7,00 alle 21,00);

Le questioni poste saranno inserite nei piani aziendali di formazione ed efficientamento delle risorse disponibili con la realizzazione di iniziative di breve e medio termine riguardanti:

- corso di formazione del personale preposto alla attività di VTV, sulla base del manuale predisposto ad hoc;
- corso di formazione per l'acquisizione del decreto sindacale ex art. 17, comma 132 e 133 della legge 127/97;
- casi di applicabilità della polizza della tutela legale attualmente in essere ai dipendenti con qualifica VTV
- acquisto dei palmari per tutti i VTV (ufficio contratti e ufficio sistemi informatici), p.to d);
- ridefinizione dell'organizzazione del lavoro (rientri settimanali) del personale in servizio presso il settore vendite.

Azione D.3

Informatizzazione dei processi di vendita dei titoli di viaggio e della sosta

L'informatizzazione dei processi di vendita è già stata avviata in via sperimentale con il progetto Bari città Digitale. Gli ottimi risultati della sperimentazione hanno determinato la scelta di continuare il servizio

potenziandolo con la sperimentazione di sistemi innovativi di gestione del parcheggio e integrandolo con il servizio di mobile pay.

Il vantaggio di tali sistemi automatizzati di pagamento è di rendere molto più efficiente il processo di verifica dei titoli di viaggio e della sosta favorendo il sistema dei controlli che si intende attuare.

Bari Città Digitale

L'Assessorato all'Innovazione e Sistemi Informativi del Comune di Bari, a seguito della presentazione al Festival dell'Innovazione del 2011, da parte della ditta Exprivia, del Progetto Bari Digitale 2.0, con la collaborazione di AMTAB S.p.A. nell'ambito di soggetto utilizzatore dei servizi realizzati, ha dato inizio alla sperimentazione per l'applicazione Bari Città digitale.

La sperimentazione, tuttora in corso, ha consentito la realizzazione di un sistema di pagamento mediante smartphone (iOS, Android) attraverso un'applicazione che interfacciandosi alle strutture di pagamento implementate per il Comune di Bari permette l'acquisto di "titoli di viaggio" e "tempo di sosta" mediante carta di credito o utilizzando un sistema di ricarica attraverso QR Code venduto dalle rivendite.

Il sistema, lato utente, prevede un portafoglio elettronico in grado di contenere, separatamente, titoli di viaggio e titoli di sosta. L'utente può pre-acquistare un certo numero di titoli di viaggio e/o di unità di sosta da utilizzare in un secondo momento.

Per i titoli di viaggio l'utente deve provvedere, attraverso l'applicazione, all'"obliterazione virtuale" del biglietto che sarà così convalidato e potrà essere mostrato in ogni momento al verificatore. La convalida prevede anche l'inserimento del numero sociale del bus per consentire l'eventuale blocco, da parte del verificatore, dell'obliteratrice virtuale esclusivamente per il mezzo controllato.

La verifica viene effettuata dal verificatore mediante smartphone che decodifica i dati del QR code, codificati con chiave variabile ogni 10 minuti, in modo da riconoscere la validità del biglietto virtuale.

Per la sosta l'utente deve inserire la zona di sosta e avviare il pagamento attraverso l'applicazione sul suo smartphone. Il pagamento può essere interrotto in qualunque momento.

L'ausiliario della sosta o l'agente di P.M. può effettuare la verifica della validità della sosta leggendo il QR code esposto sul cruscotto o leggendo direttamente il numero di targa con lo smartphone anche in maniera batch.

Tutti i dati saranno tracciabili e non falsificabili dall'utente in quanto criptati e immagazzinati su un server remoto.

La sperimentazione è stata effettuata dalla ditta Exprivia a titolo gratuito, nell'ambito della sperimentazione è stato previsto il rilascio dei sorgenti e della documentazione necessaria per l'espletamento di una gara per la manutenzione e la gestione operativa che il Comune di Bari dovrà approntare al termine della sperimentazione.

Il servizio Bari digitale potrà integrarsi nel medio periodo con un sistema innovativo di automazione della sosta su strada (previsto nell'ambito delle misure di automazione dei parcheggi) per effettuare il pagamento di uno specifico posto offrendo informazioni sul grado di occupazione dei posti auto in ogni zona della città.

Mobile Pay

Il sistema in fase di avviamento è già attivo nella città di Firenze e in diverse città italiane, consente di pagare il biglietto a bordo del bus senza alcuna registrazione e senza appoggiarsi a nessun metodo di pagamento esterno (provider di pagamento, conti correnti o carte di credito) ma scalando il costo del biglietto dal credito residuo della SIM telefonica.

L'utente deve inviare un SMS con l'indicazione della tipologia di titolo di viaggio voluto (nel caso si vogliano vendere differenti tipi di biglietto) ad un numero speciale (488XXX) valido per i 4 operatori principali (Vodafone, Wind, TIM e Tre). Il costo dell'SMS di richiesta, per l'utente, dipende dal tipo di accordo che egli ha stipulato con l'operatore di telefonia mobile e può variare da 0 a 12,5 centesimi.

Il sistema risponderà all'utente con un SMS contenente le informazioni del biglietto (data e ora di obliterazione, costo, validità, partita IVA dell'azienda). Nel biglietto "virtuale", che verrà inviato all'utente dopo un periodo di tempo a scelta dell'azienda, saranno inoltre, riportate una serie di informazioni (sia nel mittente che nel testo dell'SMS) per evitare eventuali falsificazioni. Tali informazioni saranno decodificabili solo dai verificatori (per i quali è prevista un'apposita formazione) mediante alcuni codici ricevuti, dagli stessi, via SMS ogni mattina.

Una volta acquistato, il costo del biglietto sarà scalato dal credito telefonico (se disponibile) dell'utente, in caso il credito sia insufficiente verrà inviato un messaggio informativo. Sarà sempre disponibile, anche in caso di mancata ricezione dell'SMS, l'informazione relativa al biglietto venduto attraverso un'interfaccia grafica accessibile ad un call center (Centro Operativo) o attraverso un APP per smartphone eventualmente in dotazione ai verificatori (con costi aggiuntivi).

Il costo del servizio per l'azienda è pari ad una commissione del 15% del costo dei biglietti che verranno venduti anticipatamente a alla ditta che gestisce il sistema e fa da intermediario fra l'Azienda e gli operatori telefonici.

Azione D.4

Miglioramento dei processi a contatto con l'utenza

L'azienda intende integrare le azioni direttamente finalizzate ad incrementare i ricavi attraverso la lotta all'evasione e all'incremento delle occasioni di vendita anche attraverso azioni finalizzate alla fidelizzazione del cliente. In linea con le azioni di miglioramento previste nel piano della qualità aziendale si vogliono potenziare i punti di contatto con l'utenza (numero verde, gestione reclami, ...) e formare tutto il personale per favorire un rapporto più diretto tra operatori e utenza in tutte le situazioni informali di contatto. In aggiunta gli strumenti di rilevazione della soddisfazione degli utenti devono rappresentare una base per valutare l'efficacia del piano di rilancio aziendale.

E. Valorizzazione degli asset aziendali

L'obiettivo realizzativo mira a valorizzare gli attuali asset aziendali per rendere il loro sfruttamento un'occasione per incrementare le fonti di ricavo migliorando i servizi offerti e riducendo i costi aziendali di struttura.

Azione E.1

Sfruttamento spazi pubblicitari aziendali

Gli spazi pubblicitari aziendali sono quelli legati allo sfruttamento degli autobus, delle paline e delle pensiline.

La pubblicità "mobile", legata agli autobus, può essere del tipo "tabellare", "retro bus", "integrale" o un mix delle tre categorie.

Per pubblicità "fissa" si intende quella degli spazi su paline e sulle pensiline.

L'affidamento dello sfruttamento degli spazi pubblicitari aziendali avviene mediante procedure di gara pubblica, in genere con durata triennale, secondo le modalità di cui alle norme del d.lgs. 163/2006 (Testo Unico degli Appalti) e successive modificazioni.

Nel corso degli anni si sono ottenuti risultati positivi con la Pubblicità Mobile.

Pur nella situazione di crisi generale, l'ultimo affidamento triennale della pubblicità mobile ha consentito all'AMTAB un ricavo annuo di € 280.000 (quale canone di sfruttamento degli spazi) oltre IVA, senza alcun onere per la Società.

Le procedure pubbliche per l'affidamento della Pubblicità Fissa non hanno avuto analoghi risultati positivi.

I contratti sono stati rescissi con le società affidatarie, dietro pagamento di un indennizzo all'AMTAB per eccessiva onerosità in quanto oltre a versare un canone annuo fisso, la Ditta concessionaria era contrattualmente obbligata ad eseguire manutenzioni (anche se causati da atti vandalici), pulizia degli impianti (paline e pensiline) ed altre obbligazioni secondarie, comunque onerose, connesse all'utilizzo degli impianti stessi (ad esempio affissione e sostituzione degli orari, elaborazione delle grafiche dei percorsi, ecc.).

È necessario modificare gli obiettivi per questa attività prevedendo un capitolato che preveda la concessione della pubblicità degli spazi aziendali (fissi e mobili) in un unico lotto.

Lo scopo è quello di sollecitare le società interessate alla pubblicità mobile a farsi carico anche alla pubblicità fissa, che rappresenta il vero punto debole, non tanto per il canone di concessione richiesto, ma soprattutto, come si è detto, per gli oneri collegati, quali quelli di manutenzione, di ripristino, di pulizia e per la scarsa possibilità di utilizzo degli stessi ai fini pubblicitari in quanto con dimensioni (pannelli) non rispondenti agli standard attuali (dimensioni di formati pubblicitari).

La manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti fissi ha un costo aziendale stimato (192 pensiline ed oltre 500 paline suddivise in grandi, medie e piccole) di circa € 90.000 annui, di cui € 70.000,00 per il costo del personale (due unità del settore impianti) con relativi veicoli di lavoro e € 20.000 annui parti di ricambio. A questi costi vanno aggiunti quelli della pulizia (valutati in € 20.000/30.000), soprattutto causati dalle affissioni selvagge.

La gara a capitolato a lotto unico, riunendo “pubblicità mobile” e “pubblicità fissa”, deve permettere alla ditta concessionaria di organizzare la “vendita pubblicitaria” in maniera più completa ed ottimale.

Tale ipotesi di concessione per lo sfruttamento degli spazi pubblicitari è analoga a quella posta in atto a Torino, Firenze, Pescara, Pavia e Mantova, mentre in altre città sono stati riuniti asset di diverso tipo (ad esempio ATM Milano ha riunito in un unico contratto “pubblicità mobile” - vetture di superficie bus + tram - e “pubblicità fissa” in metropolitana)

Analisi delle esperienze delle altre città italiane

Come si è detto la gestione degli impianti fissi (pensiline e paline) è tematica ed opportunità comune alle aziende delle maggiori città italiane.

Nella tabella seguente sono riportati i dati raccolti presso le Aziende che eserciscono il servizio di trasporto pubblico; e specificatamente quelli di:

- a) ATAF Firenze,
- b) GTT Torino,
- c) GTM Pescara,
- d) APAM Mantova,
- e) Pavia

Queste realtà hanno risolto la gestione degli impianti fissi (pensiline) stipulando un *contratto pluriennale* con società interessate alla pubblicità fissa, prevedendo nell'affidamento:

1. concessione della pubblicità dinamica e della pubblicità fissa;
2. progressiva sostituzione di pensiline preesistenti con altre di nuova generazione, con dimensioni (pannelli) conformi agli standard europei;
3. pulizia, manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti fissi esistenti a carico del concessionario, in particolar modo delle pensiline;
4. incremento con installazione di nuove pensiline, con investimento a carico del concessionario, senza alcun onere per la Stazione Appaltante e/o per il Comune; il numero di nuove pensiline è variabile in rapporto alle dimensioni della città, della durata del contratto e delle stesse necessità della Stazione Appaltante.

Altre realtà invece hanno affidato la sola pubblicità fissa (pensiline), laddove era necessaria la sostituzione dei manufatti, attraverso singoli affidamenti di durata adeguata (15-20 anni) a permettere l'investimento a carico del concessionario senza alcun onere per l'amministrazione. Esempi:

- ATM Milano (2000 pensiline)
- ATAC Roma (più di 1200 pensiline)
- ANM Napoli (600 pensiline)

Questi ultimi sono casi di città dove è possibile un simile affidamento (un contratto per la sola pubblicità fissa, senza quindi includere la dinamica, con investimento a carico del concessionario), per via delle dimensioni rilevanti del network pubblicitario che da solo permette al concessionario di ottenere ricavi adeguati a coprire l'investimento.

Come dimostrato dalle ultime procedure espletate a Bari questo tipo di affidamento non è possibile, specie se si richiede alla Ditta appaltatrice di sostituire le pensiline senza oneri per l'amministrazione.

Le motivazioni sono da un lato la crisi che ha colpito il mercato dal 2008 ad oggi (che ha ridotto sensibilmente i ricavi pubblicitari) e dall'altro le dimensioni contenute del parco pensiline a Bari (180) se confrontate con le città che hanno seguito questo percorso.

In tale scenario, la via suggerita, quindi, per la buona riuscita del progetto a Bari è quella dell'affidamento a lotto unico, procedimento seguito da Città di dimensioni simili a Bari.

Obiettivi dell'affidamento a lotto unico

Questa tipologia di affidamento crea un sistema virtuoso in quanto:

- a) genera ricavi certi con la pubblicità dinamica
- b) riduce i costi per le attività manutentive aziendali di manutenzione delle pensiline e delle paline in quanto attività ricomprese nelle obbligazioni a carico della concessionaria riesce ad ottimizzare i costi del personale dedicato alle attività operative;
- c) realizza un arredo urbano senza costi per la collettività con pensiline moderne, dotate di pannelli pubblicitari luminosi e spazi di informazione del servizio;
- d) mantiene un livello qualitativo alto degli impianti per gli interventi di manutenzione e di pulizia, necessari alla Società concessionaria per "vendere meglio la pubblicità";
- e) la concessionaria stessa riesce ad ottimizzare i costi del personale dedicato alle attività operative in quanto aumenta la massa critica delle operazioni (bus + pensiline).

Un affidamento di questo genere comporta per il concessionario un impegno economico e finanziario importante.

Si è stimato in circa euro milioni 1,3/1,4 il costo completo per la fornitura e l'installazione di 100 nuove pensiline dell'ultima generazione (pannelli standard europei di dimensioni mt. 1,20x1,80 per pannello, impianto pubblicitario luminoso), oltre al costo per manutenzione e pulizia non inferiore ad € 110.000/120.000 annui.

Un impegno finanziario di questo genere è incompatibile per mancanza di risorse aziendali disponibili (appena sufficiente a realizzare interventi di mantenimento degli impianti), determinando di conseguenza la

opportunità di un affidamento pluriennale, di durata tale da consentire alla concessionaria l'ammortamento dei beni/servizi offerti.

L'analisi effettuata delle concessioni realizzate presso altre città italiane rivela che la durata varia dai 10 ai 20 anni, dipendendo dalla tipologia di contratto (ad es. contratti per la fornitura di pensiline o bike sharing con investimenti importanti sono normalmente più lunghi di quelli che prevedono la fornitura, ad esempio, di sole paline di fermata o cestini oppure altri beni materiali di scarsa rilevanza economica).

A completamento, si ritiene opportuno riportare di seguito le caratteristiche principali ricavati da contratti attualmente in corso che prevedono questa tipologia di affidamento, caratterizzato da:

- investimento a cura e spesa della ditta concessionaria
- costo zero per l'amministrazione/stazione appaltante
- durata del contratto
- tipologia di fornitura.

Nei casi esaminati la qualità dei manufatti offerti e l'importanza dell'investimento effettuato dalla concessionaria hanno determinato obblighi di manutenzione e di pulizia molto alti, nell'interesse dello stesso concessionario per poter vendere il proprio prodotto a prezzi remunerativi.

Città	Stazione Appaltante	Tipologia	Numero Pensiline	Durata Contratto
Milano	ATM	Pensiline	2000	20 anni
Firenze	ATAF	Pensiline + bus	250	15 anni
Napoli	ANM	Pensiline + paline	600 + 900	15 anni
Torino	GTT	Bus + Pensiline	800	>10 anni* * per il tramite di una società di scopo appositamente costituita
Pescara	GTM	Pensiline + bus	150	14 anni
Pavia	Line	Pensiline + bus	100	14 anni
Bergamo	ATB	Pensiline e paline	100	15 anni
Mantova	APAM	Pensiline* + bus * (senza sostituzione)	100	8 anni
Roma	ATAC	Pensiline e paline	> 1000	15 anni

Dai dati esposti si evince che la durata del contratto dipende dal numero di impianti su cui effettuare le manutenzioni ordinarie e straordinarie e dal numero di pensiline da fornire ed installare gratuitamente con oneri a carico del concessionario.

Infatti, con riferimento alle pensiline, si riscontra che la durata contrattuale varia dai venti anni di Milano, ai 15 anni di Napoli, Roma e Firenze, ai 14 anni di Pescara agli 8 di Mantova (dove però non è prevista la sostituzione).

Sulla base delle valutazioni sopra esposte è da prevedere una procedura di gara europea con le seguenti caratteristiche:

- concessione della pubblicità mobile a fronte di un ricavo fisso, indicizzato da porre a base di gara, su cui le ditte interessate devono presentare offerte in aumento;
- concessione della pubblicità fissa, con oneri a carico della ditta aggiudicataria per manutenzione ordinaria e straordinaria delle pensiline, delle paline esistenti, oltre alla pulizia degli stessi;
- fornitura e posa in opera di almeno 100 pensiline secondo standard europei da installarsi nel primo/secondo anno di vigenza del contratto in sostituzione di pensiline esistenti;
- durata della concessione per una durata non inferiore a 15 anni;
- spostamento di pensiline e paline preesistenti in buono stato, in altre localizzazioni e con oneri a carico della ditta concessionaria sulla base delle esigenze della società;
- pagamento delle imposte di pubblicità secondo legge a carico del concessionario;
- nuove pensiline (almeno 20) al fine di dotare di adeguato riparo alcune fermate rilevanti oggi sprovviste (quantità da porre a base di gara per offerte in aumento);
- ripristino, messa in efficienza e con eventuale spostamento delle restanti e preesistenti pensiline;
- i manufatti rimarranno in proprietà alla concessionaria con obbligo di ripristino dei suoli e possibilità di trasferimento al subentrante a fine contratto (in realtà i 15 anni di contratto rappresentano la vita utile di questi impianti).

Durante la vigenza del contratto (dal 3° anno al 10°), la ditta concessionaria potrà provvedere, in alternativa a quanto previsto dal punto h), alla sostituzione totale o parziale delle stesse con pensiline dello stesso tipo di nuova generazione.

La durata dell'affidamento è stata valutata facendo riferimento al costo complessivo presunto dell'intervento a carico della ditta aggiudicataria, tenuto conto della previsione della fornitura ed installazione delle 100 + 20, nonché del costo della pulizia e dei costi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

I vantaggi attesi da questa procedura sono:

- a) miglioramento dell'arredo urbano della città con riferimento al trasporto pubblico
- b) maggiori ricavi dalla pubblicità mobile
- c) assenza di costi per la manutenzione degli impianti aziendali (paline e pensiline)
- d) nessun impegno finanziario per il ripristino e la messa in efficienza delle fermate AMTAB.

Un meccanismo analogo a quello descritto per il trasporto pubblico e per le pensiline potrà essere attuato per il servizio di Bike Sharing. Sulla scorta di esperienze analoghe effettuate da altre città italiane ed europee il servizio potrà essere aggiornato e potenziato con altre postazioni attraverso lo sfruttamento di spazi pubblicitari ricavabili negli stalli e sulle biciclette. Gli spazi saranno opportunamente integrati con altri presenti in città in base alla leva economica che si vuole creare e il grado di esternalizzazione del servizio che si vuole raggiungere. In realtà analoghe, infatti, il servizio è interamente esternalizzato a società specializzate che, attraverso i ricavi della raccolta pubblicitaria, coprono i costi di esercizio.

Azione E.2

Realizzazione di impianto fotovoltaico

L'AMTAB ha già redatto il progetto preliminare per la realizzazione di un impianto di produzione di energia elettrica da fonte solare mediante energia fotovoltaica di potenza pari a 441 Kwp, destinato ad operare in parallelo alla rete elettrica di distribuzione in media tensione.

L'impianto è stato progettato per essere installato, nel comprensorio aziendale, sul tetto del capannone dell'officina.

Il progetto è stato realizzato con l'obiettivo di realizzare un impianto fotovoltaico rientrante nella categoria "piccoli impianti", di cui all'art. 3 del DM 5 maggio 2011, dovendo soddisfare le due caratteristiche previste:

- rientrare nella categoria "su edifici", di cui all'art. 3 del DM 5 Maggio 2011
- avere potenza non superiore a 1000 kW.

La scelta dell'obiettivo "piccoli impianti" deriva sia da esigenze legate alle caratteristiche del tetto, oggetto dell'intervento (necessità di non creare ombreggiamento sui numerosi lucernari ivi presenti, ovvero l'esigenza di contenere l'inclinazione dei moduli fotovoltaici) e sia da valutazioni di tipo economico.

La realizzazione potrà essere fatta direttamente con un investimento ad hoc sulla base di uno studio di fattibilità tecnico/economico mirato ad individuare il punto di equilibrio investimento/consumi/vendita o, in alternativa, con oneri a carico di terzi interessati allo sfruttamento energetico dell'impianto.

Lo stabilimento AMTAB SpA possiede attualmente, quale utente passivo, una fornitura di energia elettrica in media tensione. L'attivazione dell'impianto fotovoltaico potrà avvenire solamente con l'espletamento di quanto richiesto dal Distributore di Energia locale per la trasformazione dell'utenza da passiva ad attiva, secondo le normative tecniche di riferimento.

Il costo dell'intervento è stimato, nel progetto definitivo redatto dall'AMTAB SpA, in € 1.500.000/1.600.000.

Pur con le modifiche sostanziali introdotte dalle norme nazionali sulla possibilità di accesso all'incentivo, è evidente che i benefici attesi con la realizzazione dell'impianto fotovoltaico sono secondo due direttrici:

- recupero dei costi attualmente sostenuti per i consumi aziendali;
- vendita dell'energia eccedente al distributore locale di energia

- sistemazione manutentiva del tetto dei capannoni dell'officina nell'ambito della iniziativa.

AZIONE E.3

L'incorporazione della controllata A.M.S. – Azienda Metano Servizi S.r.l. –

La definitiva acquisizione della controllata A.M.S. – Azienda Metano Servizi S.r.l. – realizzata mediante l'acquisto dell'ulteriore 50% del capitale sociale dalla consorella A.M.GAS S.p.A. – in data 17/12/2013, ha dato il via all'iter per l'incorporazione definitiva della società per il tramite di un'operazione di fusione ex art. 2501 del codice civile.

La descritta operazione comporterà a breve un risparmio di spesa annuo valutabile in circa 200/250 mila euro dato, per un verso, dal risparmio nell'acquisto del metano, non più necessario in quanto l'impianto verrebbe trasformato "in interno" con pagamento delle quantità erogate negli autobus direttamente al fornitore e, per altro verso, essendo l'impianto situato nel comprensorio Amtab, è in progetto l'apertura di un varco che permetterebbe agli autobus di raggiungere direttamente l'impianto (300 metri) risparmiando diversi chilometri oggi necessari per effettuare il percorso da e per l'impianto (4/5 Km).

La fusione per incorporazione, in forma semplificata, verrà attuata entro il prossimo 31/12/2014 con l'estinzione definitiva della A.M.S. S.r.l. e l'Amtab S.p.A. assumerà i diritti e gli obblighi della incorporata proseguendo nei suoi rapporti sorti anteriormente all'operazione di fusione.

AZIONE E.4

La dismissione dell'immobile industriale di proprietà.

(Ipotesi di operazione di cartolarizzazione (sul modello italiano, semplificato rispetto a quello anglosassone)

L'operazione che si intende realizzare è quella di una cessione del immobile di proprietà dell'AMTAB – adibito ad opificio in zona industriale - allo stesso Comune di Bari che lo rileverebbe per l'importo attualmente in bilancio pari ad euro 15 milioni circa.

La somma per l'acquisto verrebbe versata all'Amtab con vincolo di destinazione (pagamento Fornitori e debiti in genere, investimenti); successivamente alla predetta operazione, l'immobile verrebbe concesso in locazione alla stessa Amtab con la previsione di un canone annuo pari al 2,5 / 3,0% del valore di acquisto (euro 375.000 / euro 450.000).

Nel contratto di locazione, della durata non inferiore a 18 anni, si potrebbe prevedere una sorta di opzione al riscatto tale da permettere ad Amtab di riacquistare la proprietà del bene alla scadenza dello stesso o prima.

Tale predetta operazione permetterebbe ad Amtab di abbassare, se non azzerare, la quota dei debiti verso i fornitori e di trasferire a carico del proprietario le manutenzioni straordinarie sull'immobile – previste in euro

4.000.000 / 5.000.000 circa – liberando in tal modo risorse per acquistare nuovi autobus, impianti ed attrezzature utili al miglioramento del servizio di trasporto e degli altri servizi.

Diversamente, la stessa operazione potrebbe essere realizzata attraverso la costituzione di una società veicolo (totalmente controllata dal Comune o dall'Amtab, o da entrambe le compagini), la quale per l'acquisto dell'immobile utilizzi un mutuo della durata pari al contratto di locazione a stipularsi con l'Amtab. La garanzia del pagamento delle rate di mutuo verrebbe data dal canone di locazione che dovrebbe essere commisurato agli importi delle rate di mutuo.

Lo stesso Consiglio Nazionale del Notariato, in una recente nota, auspicava: *“L'attuale situazione del mercato immobiliare rende opportuna l'introduzione di alcune norme che consentano l'uso di schemi contrattuali dotati di un certo grado di flessibilità. Nella prassi già esistono: si tratta del collegamento negoziale tra preliminare di vendita o opzione e locazione, della vendita con riserva di proprietà e delle diverse ipotesi qualificate come "rent to buy". che sono prive di completa disciplina e quindi necessitano interventi sul piano tributario.....”*.

Si potrebbe prevedere, infine, la medesima ipotesi innanzi illustrata rivolta ad investitori privati che, al contrario, richiederebbero una remunerazione sicuramente superiore a quella ipotizzata del 2,5 / 3,0%, rendendo di fatto l'operazione onerosa e non sostenibile dal punto di vista finanziario ed anche economico.

Ricordiamo che la Legge Finanziaria per il 2003 (art. 84 della Legge 27 dicembre 2002 n. 289) la procedura di cartolarizzazione immobiliare, di cui alla Legge 23 novembre 2001 n. 410, è stata estesa anche al patrimonio immobiliare di Regioni, Province, e Comuni, e ai beni immobili delle Aziende Sanitarie Locali e delle Aziende Ospedaliere. *“...Questi ultimi, tuttavia, non potendo operare direttamente la dismissione del proprio patrimonio, devono trasferire a titolo oneroso i relativi beni agli Enti territoriali di riferimento: saranno poi questi, mediante società appositamente costituite, a realizzare le operazioni di cartolarizzazione, con l'obiettivo di far conseguire agli Enti stessi il corrispettivo più alto possibile, ricorrendo a procedure competitive.* La normativa innanzi richiamata potrebbe essere applicata, per analogia, al caso sin qui prospettato.

Gli effetti di tale azione saranno misurabili oltre l'orizzonte temporale di riferimento del piano di rilancio. In ogni caso, considerando la strategicità dell'intervento, si è ritenuto utile evidenziarlo nel presente documento.

AMTAB S.p.A.

Sede in Viale Jacobini (Z.I.) - 70123 Bari

Capitale sociale euro 199.634,00 i.v.

C.C.I.A.A. di Bari R.E.A. n. 456102 - Codice fiscale e Registro Imprese n.06010490727

Bilancio 2013 / 2017

Stato Patrimoniale Attivo	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti .	0	0	0	0	0
<i>di cui già richiamati</i>	0	0	0	0	0
B) Immobilizzazioni					
I. Immateriali					
1) Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0	0	0
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	248.286	140.617	482.948	505.000	550.000
3) Diritti brevetto industriale e di utilizzo opere dell'ingegno	14.150	8.620	3.090	0	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0	0	0	0	0
5) Avviamento	0	0	0	0	0
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	0	0	0	0	0
7) Altre	340.030	294.693	249.356	204.019	204.019
	602.466	443.930	735.394	709.019	754.019
II. Materiali					
1) Terreni e fabbricati	8.162.976	7.638.354	7.113.732	6.589.110	6.064.488
2) Impianti e macchinario	703.419	571.584	439.749	307.914	176.079
3) Attrezzature industriali e commerciali	12.587.569	9.595.738	8.214.907	5.709.915	5.748.501
4) Altri beni	0	0	0	0	0
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	145.819	145.819	145.819	145.819	145.819
	21.599.783	17.951.495	15.914.207	12.752.758	12.134.887
III. Finanziarie					
1) Partecipazioni in:	1.370.525	1.370.525	1.370.525	1.370.525	1.370.525
a) imprese controllate	1.350.525	1.350.525	1.350.525	1.350.525	1.350.525
b) imprese collegate	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
c) imprese controllanti	0	0	0	0	0
d) altre imprese	0	0	0	0	0
2) Crediti	0	0	0	0	0
a) verso imprese controllate	0	0	0	0	0
- entro 12 mesi	0	0	0	0	0
b) verso imprese collegate	0	0	0	0	0
- entro 12 mesi	0	0	0	0	0
c) verso controllanti	0	0	0	0	0
- entro 12 mesi	0	0	0	0	0
d) verso altri	0	0	0	0	0
- entro 12 mesi	0	0	0	0	0
3) Altri titoli	0	0	0	0	0
4) Azioni proprie	0	0	0	0	0
	1.370.525	1.370.525	1.370.525	1.370.525	1.370.525
Totale immobilizzazioni	23.572.774	19.765.950	18.020.126	14.832.302	14.259.431

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
C) Attivo circolante					
I. Rimanenze					
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.194.336	1.223.303	1.223.303	1.223.303	1.223.303
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0	0	0
3) Lavori in corso su ordinazione	0	0	0	0	0
4) Prodotti finiti e merci	0	0	0	0	0
5) Acconti	0	0	0	0	0
	<u>1.194.336</u>	<u>1.223.303</u>	<u>1.223.303</u>	<u>1.223.303</u>	<u>1.223.303</u>
II. Crediti					
1) Verso clienti	5.755.773	5.755.773	5.755.773	5.755.773	5.755.773
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
2) Verso imprese controllate	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
3) Verso imprese collegate	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
4) Verso controllanti	163.648	163.648	163.648	163.648	163.648
- oltre 12 mesi	163.648	163.648	163.648	163.648	163.648
4bis) Crediti tributari	452.462	452.462	452.462	452.462	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
4ter) Imposte anticipate	73.843	73.843	73.843	73.843	73.843
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
5) Verso altri	2.910.320	2.910.320	2.910.320	2.910.320	2.910.320
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
	<u>9.376.046</u>	<u>9.376.046</u>	<u>9.376.046</u>	<u>9.376.046</u>	<u>8.923.584</u>
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni					
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0	0	0
2) Partecipazioni in imprese collegate	0	0	0	0	0
3) Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0	0	0
4) Altre partecipazioni	0	0	0	0	0
5) Azioni proprie (valore nominale complessivo €.)	0	0	0	0	0
6) Altri titoli	0	0	0	0	0
	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
IV. Disponibilità liquide					
1) Depositi bancari e postali	611.285	611.285	611.285	3.343.208	4.409.389
2) Assegni	0	0	0	0	0
3) Denaro e valori in cassa	312.800	312.800	312.800	312.800	312.800
	<u>924.085</u>	<u>924.085</u>	<u>924.085</u>	<u>3.656.008</u>	<u>4.722.189</u>
Totale attivo circolante	11.494.467	11.523.434	11.523.434	14.255.357	14.869.076
D) Ratei e risconti	170.572	170.572	170.572	170.572	170.572
Totale attivo	35.237.813	31.459.956	29.714.132	29.258.231	29.299.079

Stato patrimoniale Passivo	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
A) Patrimonio netto					
I. Capitale	199.634	2.199.634	4.199.634	6.199.634	6.199.634
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0	0	0	0
III. Riserva di rivalutazione	0	0	0	0	0
IV. Riserva legale	16.419	22.760	30.618	53.900	195.501
V. Riserve statutarie	0	0	0	0	0
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0	0	0	0
VII. Altre riserve	1.511.671	1.511.671	1.511.671	1.511.671	1.511.671
VIII Utili (perdite) portati a nuovo	(758.352)	(637.874)	(488.565)	(46.204)	2.644.206
IX. Utili (perdite) dell'esercizio	126.818	157.168	465.643	2.832.011	3.190.690
	1.096.190	3.253.359	5.719.001	10.551.012	13.741.702
B) Fondi per rischi e oneri					
1) Fondi trattamento quiescenza e obblighi simili	0	0	0	0	0
2) Fondi per imposte, anche differite	0	0	0	0	0
3) Altri	1.864.555	1.864.555	1.924.555	2.124.555	2.524.555
	1.864.555	1.864.555	1.924.555	2.124.555	2.524.555
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	6.428.051	6.428.051	6.428.051	6.428.051	6.428.051
D) Debiti					
1) <i>Obbligazioni</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
2) <i>Obbligazioni convertibili</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
3) <i>Debiti verso soci per finanziamento</i>	0	0	4.000.000	4.000.000	0
- oltre 12 mesi	0	0	4.000.000	4.000.000	0
4) <i>Debiti verso banche</i>	2.936.101	2.356.101	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
5) <i>Debiti verso altri finanziatori</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
6) <i>Acconti</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
7) <i>Debiti verso fornitori</i>	9.017.929	8.613.338	4.784.915	915.506	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
8) <i>Debiti rappresentati da titoli di credito</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
9) <i>Debiti verso imprese controllate</i>	759.068	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
10) <i>Debiti verso imprese collegate</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
11) <i>Debiti verso controllanti</i>	1.599.001	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
12) <i>Debiti tributari</i>	2.268.987	2.249.307	2.135.048	839.232	2.472.395
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
13) <i>Debiti v/Istituti previdenza e sicurezza sociale</i>	1.115.558	1.115.558	1.115.558	1.115.558	915.558
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
14) <i>Altri debiti</i>	1.223.454	1.155.953	1.088.454	1.020.953	953.454
- oltre 12 mesi	851.060	783.559	716.060	648.560	581.060
	18.920.098	15.490.257	13.123.975	7.891.249	4.341.407
E) Ratei e risconti	6.928.919	4.423.734	2.518.549	2.263.364	2.263.364
Totale passivo	35.237.813	31.459.956	29.714.131	29.258.231	29.299.079

Conti D'Ordine	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
1) Garanzie prestate	0	0	0	0	0
2) Altri conti d'ordine	0	0	0	0	0
Totale Conti d'ordine	0	0	0	0	0

Conto economico	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
A) Valore della produzione					
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	41.518.462	40.582.620	40.210.278	41.492.523	42.481.410
2) Variaz. rim.ze prodotti in corso di lavoraz., semilav.i e finiti	0	0	0	0	0
3) Variaz. lavori in corso su ordinazione	0	0	0	0	0
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	0	0	0	0
5) Altri ricavi e proventi	7.809.757	7.650.727	7.735.513	7.766.820	7.790.822
Totale valore della produzione	49.328.219	48.233.347	47.945.791	49.259.343	50.272.232
B) Costi della produzione					
6) Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	7.463.234	7.327.000	6.890.500	6.590.500	6.440.500
7) Per servizi	6.033.895	6.666.799	6.376.799	6.086.799	5.986.799
8) Per godimento di beni di terzi	119.125	201.329	335.329	361.329	491.329
9) Per il personale	27.949.528	27.810.174	27.310.174	27.110.174	26.960.174
a) Salari e stipendi	20.707.685	25.491.462	25.212.462	25.026.462	24.886.962
b) Oneri sociali	5.385.654	0	0	0	0
c) Trattamento di fine rapporto	1.486.920	1.918.712	1.897.712	1.883.712	1.873.212
d) Trattamento di quiescenza e simili	0	0	0	0	0
e) Altri costi	369.269	400.000	200.000	200.000	200.000
10) Ammortamenti e svalutazioni	4.446.750	4.306.824	4.535.824	4.672.824	3.792.871
a) Amm.to immobilizzazioni immateriali	158.536	158.536	208.536	141.375	70.000
b) Amm.to immobilizzazioni materiali	4.288.214	4.148.288	4.327.288	4.531.449	3.722.871
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0	0	0
d) Svalut. crediti attivo circolante e di disponibilità liquide	0	0	0	0	0
11) Variaz. rim.ze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	(21.033)	(50.000)	0	0	0
12) Accantonamento per rischi	0	0	0	0	0
13) Altri accantonamenti	120.000	0	60.000	200.000	400.000
14) Oneri diversi di gestione	371.402	430.876	530.876	480.876	480.876
Totale costi della produzione	46.482.901	46.693.002	46.039.502	45.502.502	44.552.549
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	2.845.318	1.540.345	1.906.289	3.756.841	5.719.683
C) Proventi e oneri finanziari					
15) Proventi da partecipazioni:	0	0	0	0	0
- da imprese controllate	0	0	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0	0	0
- altri	0	0	0	0	0

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
16) Altri proventi finanziari:					
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni					
- da imprese controllate	0	0	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0	0	0
- da controllanti	0	0	0	0	0
- altri	0	0	0	0	0
b) da titoli iscritti nelle immobil. che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
c) da titoli iscritti in attivo circolante che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
d) proventi diversi dai precedenti:					
- da imprese controllate	0	0	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0	0	0
- da controllanti	0	0	0	0	0
- altri	1.937	0	0	0	0
	1.937	0	0	0	0
17) Interessi e altri oneri finanziari:					
- da imprese controllate	0	0	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0	0	0
- da controllanti	0	0	0	0	0
- altri	449.230	169.200	59.000	29.000	0
	449.230	169.200	59.000	29.000	0
17bis) Utili e perdite su cambi	0	0	0	0	0
Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17±17bis)	(447.293)	(169.200)	(59.000)	(29.000)	0
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie					
18) Rivalutazioni:	0	0	0	0	0
a) di partecipazioni	0	0	0	0	0
b) di immobil.ni finanziarie che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
c) di titoli iscritti in attivo circolante che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
19) Svalutazioni:	0	0	0	0	0
a) di partecipazioni	0	0	0	0	0
b) di immobil.ni finanziarie che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
c) di titoli iscritti in attivo circolante che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie (18-19)	0	0	0	0	0
E) Proventi e oneri straordinari					
20) Proventi:	532.469	0	0	0	0
- plusvalenze da alienazioni	0	0	0	0	0
- varie	532.469	0	0	0	0
21) Oneri:	1.564.055	0	150.000	300.000	300.000
- minusvalenze da alienazioni	0	0	0	0	0
- imposte esercizi precedenti	0	0	0	0	0
- varie	1.564.055	0	150.000	300.000	300.000
Totale delle partite straordinarie (20-21)	(1.031.586)	0	(150.000)	(300.000)	(300.000)
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)	1.366.439	1.371.145	1.697.289	3.427.841	5.419.683
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.239.621	1.213.977	1.231.646	595.830	2.228.993
- Imposte correnti	1.334.923	1.286.537	1.389.157	1.989.863	2.654.909
- Imposte differite (anticipate)	(95.302)	(72.560)	(157.511)	(1.394.033)	(425.916)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	126.818	157.168	465.643	2.832.011	3.190.690

IMPIEGHI	2013	2014	2015	2016	2017
ATTIVITA' FISSE	23.736.422	19.929.598	18.183.774	14.995.950	14.423.079
1 Immobilizzi immateriali	602.466	443.930	735.394	709.019	754.019
2 Immobilizzi materiali	21.599.783	17.951.495	15.914.207	12.752.758	12.134.887
3 Immobilizzi finanziarie	1.534.173	1.534.173	1.534.173	1.534.173	1.534.173
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	11.501.391	11.530.358	11.530.358	14.262.281	14.876.000
1 Scorte di magazzino	1.194.336	1.223.303	1.223.303	1.223.303	1.223.303
2 Liquidità differite	9.382.970	9.382.970	9.382.970	9.382.970	8.930.508
3 Liquidità immediate	924.085	924.085	924.085	3.656.008	4.722.189
CAPITALE INVESTITO	35.237.813	31.459.956	29.714.132	29.258.231	29.299.079

F O N T I	2013	2014	2015	2016	2017
CAPITALE PROPRIO	1.096.190	3.253.359	5.719.001	10.551.012	13.741.702
1 Patrimonio netto	1.096.190	3.253.359	5.719.001	10.551.012	13.741.702
CAPITALE DI TERZI	34.141.623	28.206.597	23.995.130	18.707.219	15.557.377
1 Passività consolidate	13.567.400	10.994.714	13.082.030	12.959.345	9.291.845
2 Passività correnti	20.574.223	17.211.883	10.913.100	5.747.874	6.265.532
CAPITALE ACQUISITO	35.237.813	31.459.956	29.714.132	29.258.231	29.299.079

CONTO ECONOMICO DI SINTESI	2013	2014	2015	2016	2017
Ricavi netti	49.328.219	48.233.347	47.945.791	49.259.343	50.272.232
Costi esterni	13.966.623	14.576.004	14.133.504	13.519.504	13.399.504
Valore aggiunto	35.361.596	33.657.343	33.812.287	35.739.839	36.872.728
Costo lavoro	27.949.528	27.810.174	27.310.174	27.110.174	26.960.174
Margine operativo lordo	7.412.068	5.847.169	6.502.113	8.629.665	9.912.554
Ammortamenti	4.446.750	4.306.824	4.535.824	4.672.824	3.792.871
Reddito operativo della gestione tipica	2.965.318	1.540.345	1.966.289	3.956.841	6.119.683
Proventi diversi	-120.000	0	-60.000	-200.000	-400.000
Reddito operativo	2.845.318	1.540.345	1.906.289	3.756.841	5.719.683
Proventi finanziari	1.937	0	0	0	0
Oneri finanziari	449.230	169.200	59.000	29.000	0
Reddito di competenza	2.398.025	1.371.145	1.847.289	3.727.841	5.719.683
Proventi straordinari e rivalutazioni	532.469	0	0	0	0
Oneri straordinari e svalutazioni	1.564.055	0	150.000	300.000	300.000
Reddito ante imposte	1.366.439	1.371.145	1.697.289	3.427.841	5.419.683
Imposte	1.239.621	1.213.977	1.231.646	595.830	2.228.993
Reddito (perdita) netta	126.818	157.168	465.643	2.832.011	3.190.690

Rendiconto finanziario in termini di liquidità

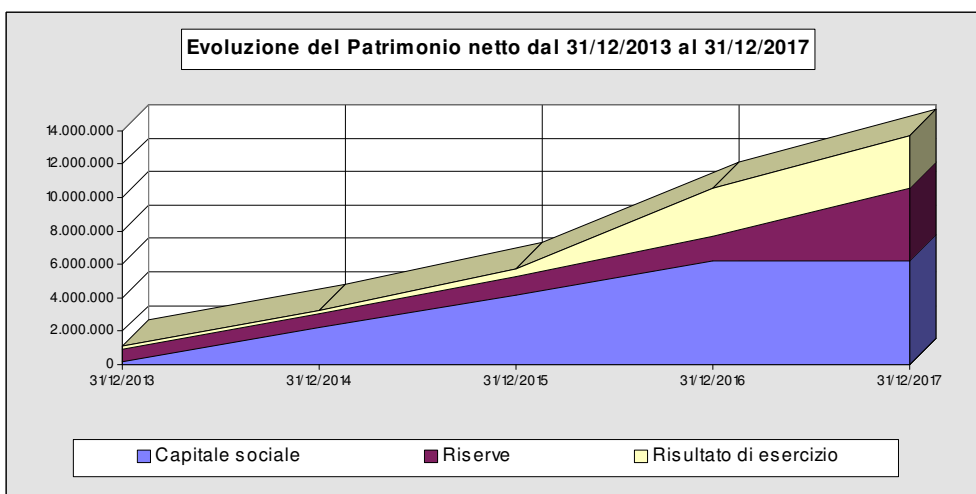
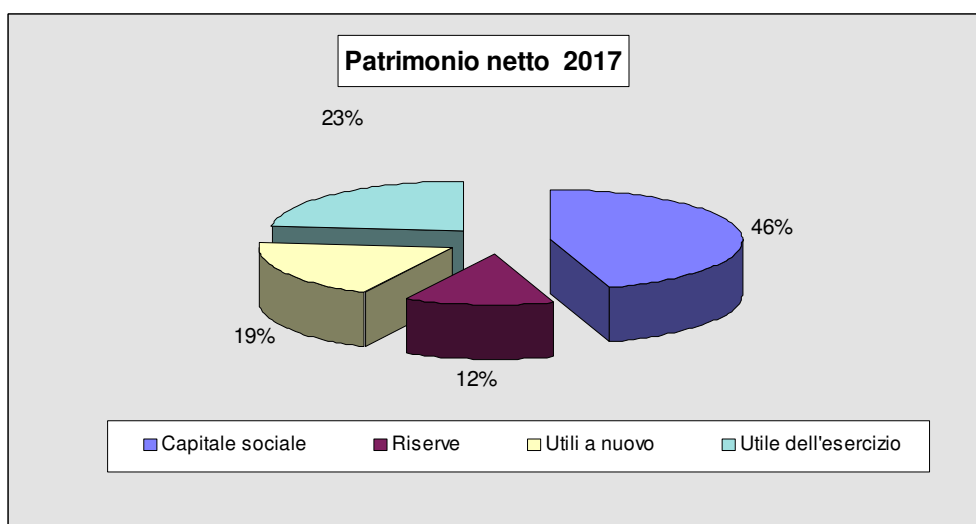
Fonti di finanziamento	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
Utile (perdita dell'esercizio)	157.168	465.643	2.832.011	3.190.690
Rettifiche relative a voci che non hanno avuto effetto sulla liquidità	841.543	4.578.170	1.268.625	2.968.703
- Ammortamento immobilizzazioni immateriali	158.536	208.536	141.375	70.000
- Ammortamento immobilizzazioni materiali	4.148.288	4.327.288	4.531.449	3.722.871
- variazioni rimanenze	(28.967)	0	0	0
- variazione crediti	0	0	0	452.462
- variazione ratei e risconti attivi	0	0	0	0
- variazione debiti v/fornitori	(2.762.660)	(3.828.423)	(3.869.409)	(915.506)
- variazione debiti tributari	(19.680)	(114.259)	(1.295.816)	1.633.163
- variazione debiti v/istituti previdenziali	0	0	0	(200.000)
- variazione altri debiti	(67.501)	3.932.501	(67.501)	(4.067.499)
- variazione ratei e risconti passivi	(2.505.185)	(1.905.185)	(255.185)	0
- Accantonamento fond	1.918.712	1.957.712	2.083.712	2.273.212
Totale liquidità generata dalla gestione reddituale	998.711	5.043.813	4.100.636	6.159.393
variazione dei conti bancari passivi	(580.000)	(2.356.101)	0	0
variazione netto contabile cespiti venduti				
variazione netta immobilizzazioni finanziarie	0	0	0	0
variazione riserve patrimoniali	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0
Totale	1.420.000	(356.101)	2.000.000	0
Totale fonti di finanziamento (A)	2.418.711	4.687.712	6.100.636	6.159.393
Impieghi di liquidità				
investimenti in immobilizzazioni immateriali	0	500.000	115.000	115.000
investimenti in immobilizzazioni materiali	500.000	2.290.000	1.370.000	3.105.000
utilizzo fondo rischi	0	0	0	0
Utilizzo fondo TFR	1.918.711	1.897.713	1.883.712	1.873.212
Totale impieghi di liquidità (B)	2.418.711	4.687.713	3.368.712	5.093.212
Aumento (diminuzione) di liquidità (A-B)	0	(1)	2.731.924	1.066.181
Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio	924.085	924.085	3.656.008	4.722.189
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio	924.085	924.085	924.085	3.656.008
Aumento (diminuzione) di liquidità	0	0	2.731.923	1.066.181

Posizione finanziaria netta

	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>
Depositi bancari	611.285	611.285	611.285	3.343.208	4.409.389
Denaro e valori in cassa	312.800	312.800	312.800	312.800	312.800
Disponibilità liquide ed azioni proprie	924.085	924.085	924.085	3.656.008	4.722.189
Debiti v/banche	2.936.101	2.356.101	0	0	0
Debiti v/altri finanziatori	0	0	0	0	0
Debiti finanziari a breve termine	2.936.101	2.356.101	0	0	0
Posizione finanziaria netta a breve termine	(2.012.016)	(1.432.016)	924.085	3.656.008	4.722.189
Debiti v/banche	0	0	0	0	0
Debiti v/altri finanziatori	0	0	0	0	0
Posizione finanziaria netta a m/l termine	0	0	0	0	0
Posizione finanziaria netta	(2.012.016)	(1.432.016)	924.085	3.656.008	4.722.189

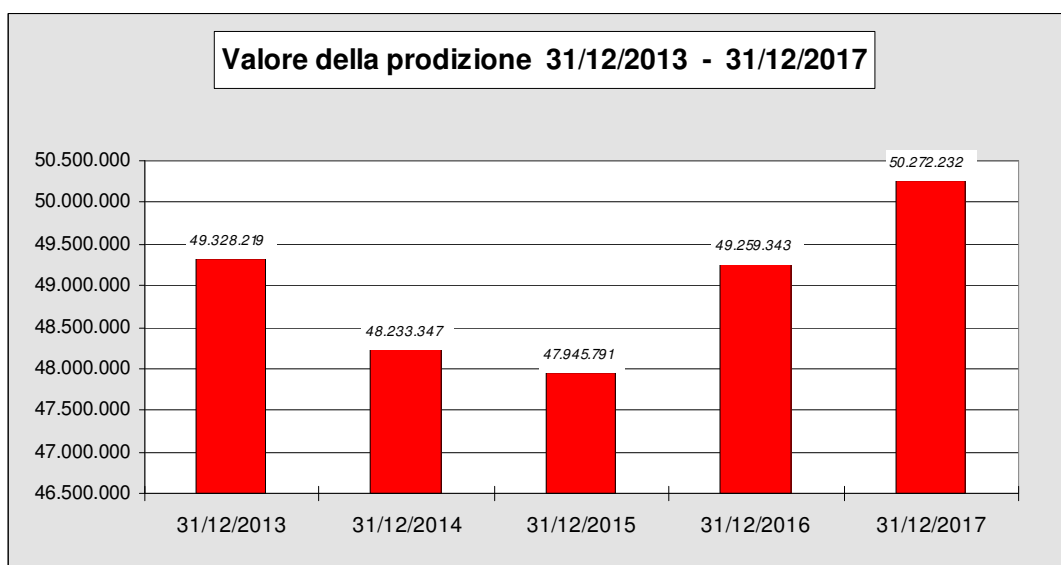
Patrimonio netto

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
I. Capitale	199.634	2.199.634	4.199.634	6.199.634	6.199.634
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0	0	0	0
III. Riserva di rivalutazione	0	0	0	0	0
IV. Riserva legale	16.419	22.760	30.618	53.900	195.501
V. Riserve statutarie	0	0	0	0	0
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0	0	0	0
VII. Altre riserve	1.511.671	1.511.671	1.511.671	1.511.671	1.511.671
VIII Utili (perdite) portati a nuovo	(758.352)	(637.874)	(488.565)	(46.204)	2.644.206
IX. Utili (perdite) dell'esercizio	126.818	157.168	465.643	2.832.011	3.190.690
	1.096.190	3.253.359	5.719.001	10.551.012	13.741.702



Ricavi

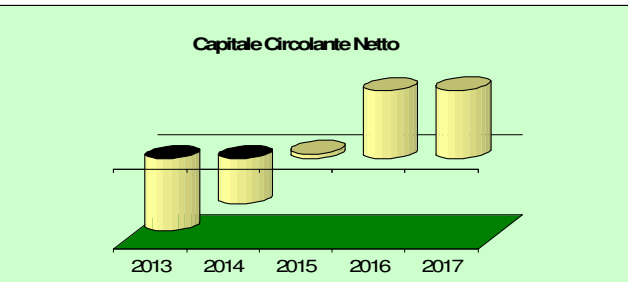
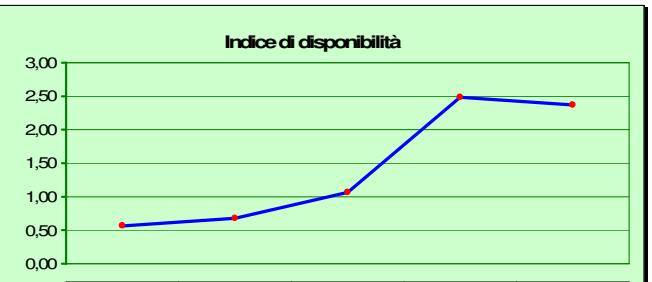
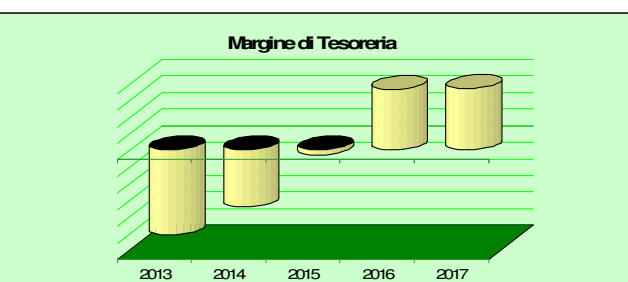
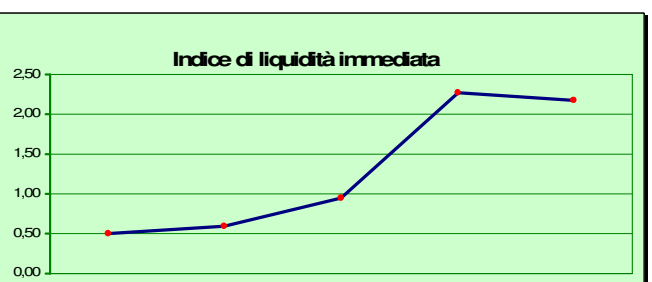
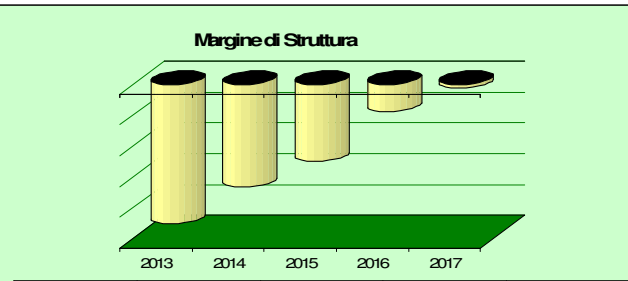
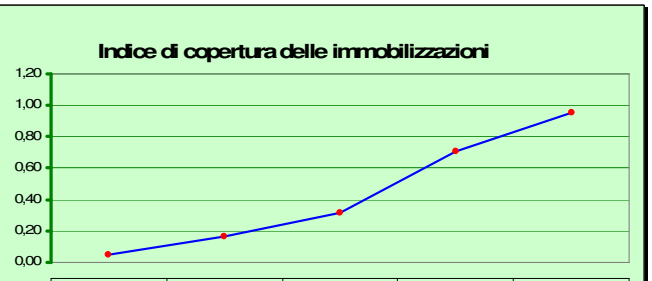
<i>Ricavi per categoria di attività</i>	<i>31/12/2013</i>	<i>31/12/2014</i>	<i>31/12/2015</i>	<i>31/12/2016</i>	<i>31/12/2017</i>
Ricavi vendite e prestazioni:	41.518.462	40.582.620	40.210.278	41.492.523	42.481.410
- Ricavi da biglietti	3.091.977	2.928.873	3.299.910	3.646.210	3.886.675
- Ricavi da abbonamenti	1.446.007	1.330.105	1.330.105	1.330.105	1.330.105
- Corrispettivi da politica tariffaria	1.874.018	1.691.767	1.691.767	1.691.767	1.691.767
- Ricavi da servizi speciali	1.457	5.000	5.000	5.000	5.000
- Proventi da convenzioni	25.782.978	25.442.579	25.442.579	25.442.579	25.442.579
- Ricavi da trasporto disabili	2.129.838	2.123.153	443.153	443.153	443.153
- Ricavi da parcheggi e abbonamenti	5.844.254	5.600.000	6.184.425	6.827.295	7220872
- Ricavi da servizi aggiuntivi	330.323	320.000	320.000	320.000	320.000
- Park & Ride	851.635	1.013.870	1.366.066	1.659.141	2.013.986
- Rimborso spese	165.975	127.273	127.273	127.273	127.273
Altri ricavi e proventi:	1.474.121	1.359.114	1.443.900	1.475.207	1.499.209
- Plusvalenze da reinvestire	189.779	0	50.000	50.000	50.000
- Proventi pubblicitari	300.475	300.469	300.469	300.469	300.469
- Proventi contravvenzionali	173.928	150.000	184.786	216.093	240.095
- Rimborso accise su gasolio	768.283	780.000	780.000	780.000	780.000
- Revisioni autobus a terzi	4.369	6.000	6.000	6.000	6.000
- Rimborso utilizzo dipendenti	8.305	0	0	0	0
- Altri ricavi e proventi	28.982	122.645	122.645	122.645	122.645
Contributi in conto esercizio/capitale	6.335.636	6.291.613	6.291.613	6.291.613	6.291.613
	49.328.219	48.233.347	47.945.791	49.259.343	50.272.232



L'analisi della struttura finanziaria evidenzia la composizione degli impieghi e delle fonti di finanziamento, offrendo indicazioni sul grado di liquidità del capitale investito nell'attività aziendale e sul grado di rigidità dei finanziamenti in funzione della durata, nonché sul grado di indipendenza finanziaria dal punto di vista dell'origine interna ed esterna dei finanziamenti.

Analisi della liquidità

Tale analisi si pone l'obiettivo di verificare se normalmente l'impresa è in grado di far fronte ai propri debiti con le attività, considerata valida l'ipotesi che i valori iscritti in bilancio siano quelli che normalmente caratterizzano la gestione d'impresa.

Analisi per margini	Indicatori di liquidità																				
<p style="text-align: center;">Capitale Circolante Netto</p>  <table border="1" data-bbox="159 884 790 940"> <thead> <tr> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(9.072.832)</td> <td>(5.681.525)</td> <td>617.258</td> <td>8.514.407</td> <td>8.610.468</td> </tr> </tbody> </table>	2013	2014	2015	2016	2017	(9.072.832)	(5.681.525)	617.258	8.514.407	8.610.468	<p style="text-align: center;">Indice di disponibilità</p>  <table border="1" data-bbox="853 884 1508 940"> <thead> <tr> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0,56</td> <td>0,67</td> <td>1,06</td> <td>2,48</td> <td>2,37</td> </tr> </tbody> </table>	2013	2014	2015	2016	2017	0,56	0,67	1,06	2,48	2,37
2013	2014	2015	2016	2017																	
(9.072.832)	(5.681.525)	617.258	8.514.407	8.610.468																	
2013	2014	2015	2016	2017																	
0,56	0,67	1,06	2,48	2,37																	
<p>Misura la capacità dell'azienda di soddisfare i debiti a breve attraverso le disponibilità liquide, considerando anche le giacenze di magazzino.</p>	<p>L'indice di disponibilità può essere ritenuto soddisfacente con un valore compreso tra 1 e 2. Nel giudizio sulla congruità si deve tener conto sia della dinamica finanziaria dell'azienda che dei suoi impegni produttivi a breve e medio periodo.</p>																				
<p style="text-align: center;">Margine di Tesoreria</p>  <table border="1" data-bbox="159 1344 790 1400"> <thead> <tr> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(10.267.169)</td> <td>(6.904.828)</td> <td>(606.045)</td> <td>7.291.104</td> <td>7.387.165</td> </tr> </tbody> </table>	2013	2014	2015	2016	2017	(10.267.169)	(6.904.828)	(606.045)	7.291.104	7.387.165	<p style="text-align: center;">Indice di liquidità immediata</p>  <table border="1" data-bbox="853 1344 1508 1400"> <thead> <tr> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0,50</td> <td>0,60</td> <td>0,94</td> <td>2,27</td> <td>2,18</td> </tr> </tbody> </table>	2013	2014	2015	2016	2017	0,50	0,60	0,94	2,27	2,18
2013	2014	2015	2016	2017																	
(10.267.169)	(6.904.828)	(606.045)	7.291.104	7.387.165																	
2013	2014	2015	2016	2017																	
0,50	0,60	0,94	2,27	2,18																	
<p>Misura la capacità dell'azienda di soddisfare i debiti a breve scadenza attraverso le disponibilità liquide.</p>	<p>L'indice di liquidità immediata (Quick ratio) può essere ritenuto soddisfacente con un valore maggiore o uguale a 1</p>																				
<p style="text-align: center;">Margine di Struttura</p>  <table border="1" data-bbox="159 1792 790 1848"> <thead> <tr> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(22.640.232)</td> <td>(16.676.239)</td> <td>(12.484.773)</td> <td>(4.444.938)</td> <td>(681.377)</td> </tr> </tbody> </table>	2013	2014	2015	2016	2017	(22.640.232)	(16.676.239)	(12.484.773)	(4.444.938)	(681.377)	<p style="text-align: center;">Indice di copertura delle immobilizzazioni</p>  <table border="1" data-bbox="853 1792 1508 1848"> <thead> <tr> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0,05</td> <td>0,16</td> <td>0,31</td> <td>0,70</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table>	2013	2014	2015	2016	2017	0,05	0,16	0,31	0,70	0,95
2013	2014	2015	2016	2017																	
(22.640.232)	(16.676.239)	(12.484.773)	(4.444.938)	(681.377)																	
2013	2014	2015	2016	2017																	
0,05	0,16	0,31	0,70	0,95																	
<p>Indica la capacità di copertura delle immobilizzazioni con i mezzi propri definendo il grado di equilibrio strutturale esistente. Tale indicatore deve essere positivo.</p>	<p>Indica in che misura le immobilizzazioni sono finanziate con il capitale proprio. E' espresso un giudizio positivo sul grado di capitalizzazione dell'azienda se l'indice si avvicina a 1.</p>																				

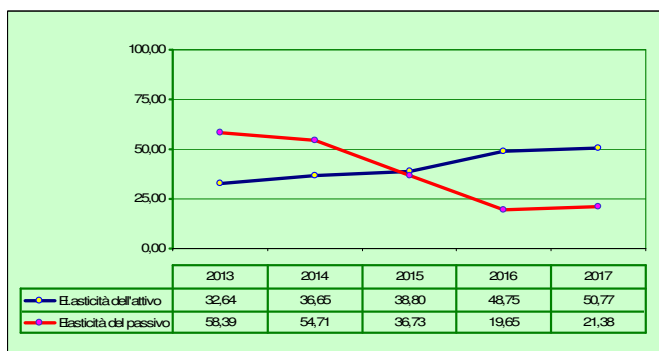
Analisi della solidità patrimoniale

L'analisi è svolta a stabilire se la struttura patrimoniale e finanziaria dell'impresa sia in grado di far fronte a perturbazioni provocate da fenomeni ambientali.

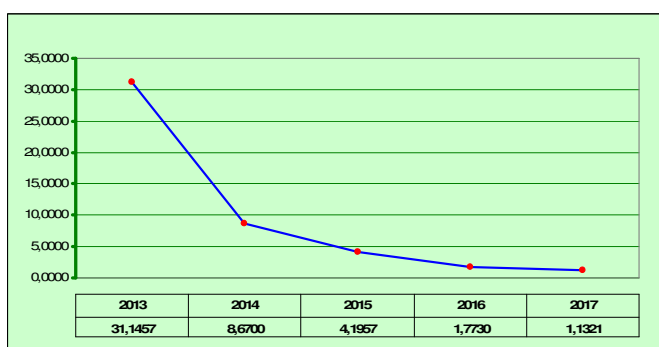
La struttura è tanto migliore quanto più alto è l'indice di elasticità dell'attivo e quanto più basso è l'indice di elasticità del passivo.

Non esiste un valore standard teorico, anche se, è sicuramente negativo un indice di elasticità dell'attivo inferiore a 50, ed un indice di elasticità del passivo superiore a 50.

L'apprezzamento può essere attuato sull'evoluzione di tale valore nel tempo o sul confronto con altri valori standard di settore.



L'indice di indebitamento, denominato anche tasso di rischio, esprime il peso dei debiti rispetto a quello del capitale proprio. Quanto più è elevato, tanto più l'azienda è indebitata.

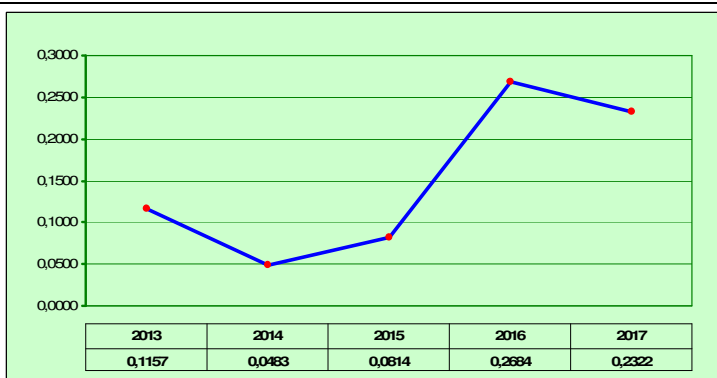


Analisi della redditività

E' volta a verificare se l'impresa sia in grado di offrire una remunerazione adeguata ai capitali investiti, attraverso indici costruiti con valori desunti dal conto economico e dallo stato patrimoniale

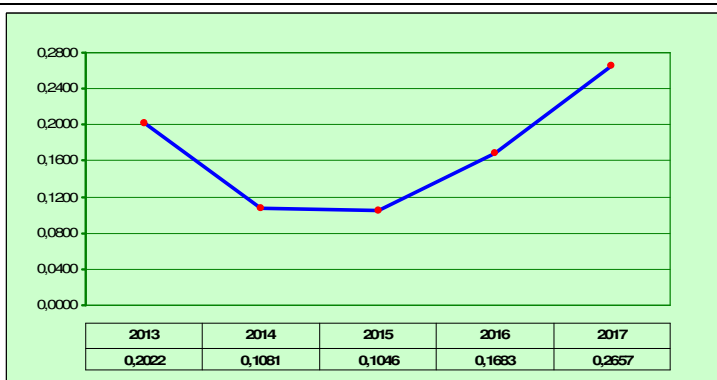
ROE: Redditività del capitale proprio

Esprime il rendimento del capitale conferito a titolo di rischio; mette in relazione il reddito netto con il capitale proprio ed esprime la redditività del capitale apportato dagli azionisti.



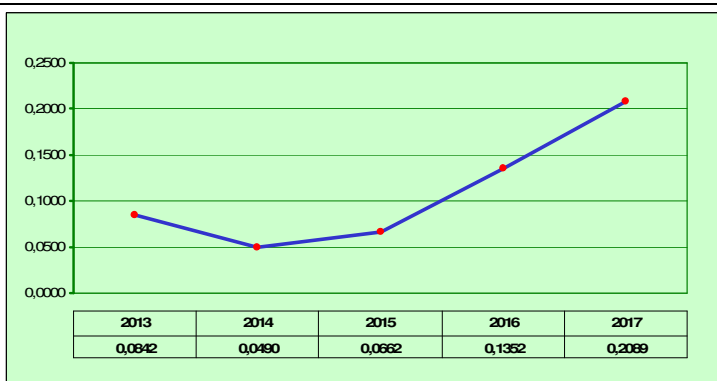
ROI: Redditività del capitale investito

Misura la capacità aziendale di produrre reddito attraverso la sola gestione caratteristica e, quindi, con il solo reddito operativo.



ROA: Rendimento del capitale investito

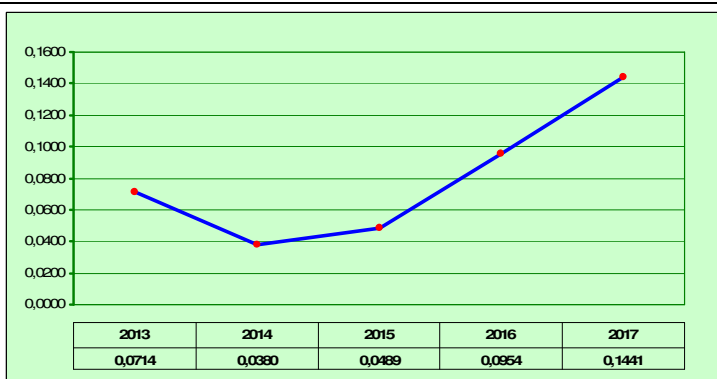
Misura il rendimento lordo di tutti gli investimenti, operativi, aticipi e finanziari, prima degli interessi passivi e delle imposte dirette.



ROS: Tasso di redditività delle vendite

Esprime la redditività unitaria delle vendite, ovvero il margine utile per unità di fatturato.

Si precisa che detto indice prende in considerazione la sola gestione caratteristica, senza tenere conto dei proventi e oneri finanziari e delle imposte.



AMTAB S.p.A.

Sede in Viale Jacobini (Z.I.) - 70123 Bari

Capitale sociale euro 199.634,00 i.v.

C.C.I.A.A. di Bari R.E.A. n. 456102 - Codice fiscale e Registro Imprese n.06010490727

Bilancio 2013/2017 con variazioni annuali

Stato Patrimoniale Attivo	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti .	0	0	0	0	0
<i>di cui già richiamati</i>	0	0	0	0	0
B) Immobilizzazioni					
I. Immateriali					
1) Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0	0	0
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	248.286	(107.669)	342.331	22.052	45.000
3) Diritti brevetto industriale e di utilizzo opere dell'ingegno	14.150	(5.530)	(5.530)	(3.090)	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0	0	0	0	0
5) Avviamento	0	0	0	0	0
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	0	0	0	0	0
7) Altre	340.030	(45.337)	(45.337)	(45.337)	0
	602.466	(158.536)	291.464	(26.375)	45.000
II. Materiali					
1) Terreni e fabbricati	8.162.976	(524.622)	(524.622)	(524.622)	(524.622)
2) Impianti e macchinario	703.419	(131.835)	(131.835)	(131.835)	(131.835)
3) Attrezzature industriali e commerciali	12.587.569	(2.991.831)	(1.380.831)	(2.504.992)	38.586
4) Altri beni	0	0	0	0	0
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	145.819	0	0	0	0
	21.599.783	(3.648.288)	(2.037.288)	(3.161.449)	(617.871)
III. Finanziarie					
1) Partecipazioni in:	1.370.525	0	0	0	0
a) imprese controllate	1.350.525	0	0	0	0
b) imprese collegate	20.000	0	0	0	0
c) imprese controllanti	0	0	0	0	0
d) altre imprese	0	0	0	0	0
2) Crediti	0	0	0	0	0
a) verso imprese controllate	0	0	0	0	0
- entro 12 mesi	0	0	0	0	0
b) verso imprese collegate	0	0	0	0	0
- entro 12 mesi	0	0	0	0	0
c) verso controllanti	0	0	0	0	0
- entro 12 mesi	0	0	0	0	0
d) verso altri	0	0	0	0	0
- entro 12 mesi	0	0	0	0	0
3) Altri titoli	0	0	0	0	0
4) Azioni proprie	0	0	0	0	0
	1.370.525	0	0	0	0
Totale immobilizzazioni	23.572.774	(3.806.824)	(1.745.824)	(3.187.824)	(572.871)

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
C) Attivo circolante					
I. Rimanenze					
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.194.336	28.967	0	0	0
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0	0	0
3) Lavori in corso su ordinazione	0	0	0	0	0
4) Prodotti finiti e merci	0	0	0	0	0
5) Acconti	0	0	0	0	0
	1.194.336	28.967	0	0	0
II. Crediti					
1) Verso clienti	5.755.773	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
2) Verso imprese controllate	20.000	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
3) Verso imprese collegate	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
4) Verso controllanti	163.648	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	163.648	0	0	0	0
4bis) Crediti tributari	452.462	0	0	0	(452.462)
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
4ter) Imposte anticipate	73.843	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
5) Verso altri	2.910.320	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
	9.376.046	0	0	0	(452.462)
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni					
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0	0	0
2) Partecipazioni in imprese collegate	0	0	0	0	0
3) Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0	0	0
4) Altre partecipazioni	0	0	0	0	0
5) Azioni proprie (valore nominale complessivo €.)	0	0	0	0	0
6) Altri titoli	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
IV. Disponibilità liquide					
1) Depositi bancari e postali	611.285	0	0	2.731.923	1.066.181
2) Assegni	0	0	0	0	0
3) Denaro e valori in cassa	312.800	0	0	0	0
	924.085	0	0	2.731.923	1.066.181
Totale attivo circolante	11.494.467	28.967	0	2.731.923	613.719
D) Ratei e risconti	170.572	0	0	0	0
Totale attivo	35.237.813	(3.777.857)	(1.745.824)	(455.901)	40.848

Stato patrimoniale Passivo	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
A) Patrimonio netto					
I. Capitale	199.634	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0	0	0	0
III. Riserva di rivalutazione	0	0	0	0	0
IV. Riserva legale	16.419	6.341	7.858	23.282	141.601
V. Riserve statutarie	0	0	0	0	0
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0	0	0	0
VII. Altre riserve	1.511.671	0	0	0	0
VIII Utili (perdite) portati a nuovo	(758.352)	120.478	149.309	442.361	2.690.410
IX. Utili (perdite) dell'esercizio	126.818	30.350	308.475	2.366.368	358.679
	1.096.190	2.157.169	2.465.642	4.832.011	3.190.690
B) Fondi per rischi e oneri					
1) Fondi trattamento quiescenza e obblighi simili	0	0	0	0	0
2) Fondi per imposte, anche differite	0	0	0	0	0
3) Altri	1.864.555	0	60.000	200.000	400.000
	1.864.555	0	60.000	200.000	400.000
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	6.428.051	0	0	0	0
D) Debiti					
1) <i>Obbligazioni</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
2) <i>Obbligazioni convertibili</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
3) <i>Debiti verso soci per finanziamento</i>	0	0	4.000.000	0	(4.000.000)
- oltre 12 mesi	0	0	4.000.000	0	(4.000.000)
4) <i>Debiti verso banche</i>	2.936.101	(580.000)	(2.356.101)	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
5) <i>Debiti verso altri finanziatori</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
6) <i>Acconti</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
7) <i>Debiti verso fornitori</i>	9.017.929	(404.591)	(3.828.423)	(3.869.409)	(915.506)
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
8) <i>Debiti rappresentati da titoli di credito</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
9) <i>Debiti verso imprese controllate</i>	759.068	(759.068)	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
10) <i>Debiti verso imprese collegate</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
11) <i>Debiti verso controllanti</i>	1.599.001	(1.599.001)	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
12) <i>Debiti tributari</i>	2.268.987	(19.680)	(114.259)	(1.295.816)	1.633.163
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
13) <i>Debiti v/Istituti previdenza e sicurezza sociale</i>	1.115.558	0	0	0	(200.000)
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
14) <i>Altri debiti</i>	1.223.454	(67.501)	(67.499)	(67.501)	(67.499)
- oltre 12 mesi	851.060	(67.501)	(67.499)	(67.500)	(67.500)
	18.920.098	(3.429.841)	(2.366.282)	(5.232.726)	(3.549.842)
E) Ratei e risconti	6.928.919	(2.505.185)	(1.905.185)	(255.185)	0
Totale passivo	35.237.813	(3.777.857)	(1.745.825)	(455.900)	40.848

Conti D'Ordine	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
1) Garanzie prestate	0	0	0	0	0
2) Altri conti d'ordine	0	0	0	0	0
Totale Conti d'ordine	0	0	0	0	0

Conto economico	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
A) Valore della produzione					
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	41.518.462	(935.842)	(372.342)	1.282.245	988.887
2) Variaz. rim.ze prodotti in corso di lavoraz., semilav.i e finiti	0	0	0	0	0
3) Variaz. lavori in corso su ordinazione	0	0	0	0	0
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	0	0	0	0
5) Altri ricavi e proventi	7.809.757	(159.030)	84.786	31.307	24.002
Totale valore della produzione	49.328.219	(1.094.872)	(287.556)	1.313.552	1.012.889
B) Costi della produzione					
6) Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	7.463.234	(136.234)	(436.500)	(300.000)	(150.000)
7) Per servizi	6.033.895	632.904	(290.000)	(290.000)	(100.000)
8) Per godimento di beni di terzi	119.125	82.204	134.000	26.000	130.000
9) Per il personale	27.949.528	(139.354)	(500.000)	(200.000)	(150.000)
a) Salari e stipendi	20.707.685	4.783.777	(279.000)	(186.000)	(139.500)
b) Oneri sociali	5.385.654	(5.385.654)	0	0	0
c) Trattamento di fine rapporto	1.486.920	431.792	(21.000)	(14.000)	(10.500)
d) Trattamento di quiescenza e simili	0	0	0	0	0
e) Altri costi	369.269	30.731	(200.000)	0	0
10) Ammortamenti e svalutazioni	4.446.750	(139.926)	229.000	137.000	(879.953)
a) Amm.to immobilizzazioni immateriali	158.536	0	50.000	(67.161)	(71.375)
b) Amm.to immobilizzazioni materiali	4.288.214	(139.926)	179.000	204.161	(808.578)
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0	0	0
d) Svalut. crediti attivo circolante e di disponibilità liquide	0	0	0	0	0
11) Variaz. rim.ze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	(21.033)	(28.967)	50.000	0	0
12) Accantonamento per rischi	0	0	0	0	0
13) Altri accantonamenti	120.000	(120.000)	60.000	140.000	200.000
14) Oneri diversi di gestione	371.402	59.474	100.000	(50.000)	0
Totale costi della produzione	46.482.901	210.101	(653.500)	(537.000)	(949.953)
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	2.845.318	(1.304.973)	365.944	1.850.552	1.962.842
C) Proventi e oneri finanziari					
15) Proventi da partecipazioni:	0	0	0	0	0
- da imprese controllate	0	0	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0	0	0
- altri	0	0	0	0	0

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
16) Altri proventi finanziari:					
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni					
- da imprese controllate	0	0	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0	0	0
- da controllanti	0	0	0	0	0
- altri	0	0	0	0	0
b) da titoli iscritti nelle immobil. che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
c) da titoli iscritti in attivo circolante che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
d) proventi diversi dai precedenti:					
- da imprese controllate	0	0	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0	0	0
- da controllanti	0	0	0	0	0
- altri	1.937	(1.937)	0	0	0
	1.937	(1.937)	0	0	0
17) Interessi e altri oneri finanziari:					
- da imprese controllate	0	0	0	0	0
- da imprese collegate	0	0	0	0	0
- da controllanti	0	0	0	0	0
- altri	449.230	(280.030)	(110.200)	(30.000)	(29.000)
	449.230	(280.030)	(110.200)	(30.000)	(29.000)
17bis) Utili e perdite su cambi	0	0	0	0	0
Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17±17bis)	(447.293)	278.093	110.200	30.000	29.000
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie					
18) Rivalutazioni:	0	0	0	0	0
a) di partecipazioni	0	0	0	0	0
b) di immobil.ni finanziarie che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
c) di titoli iscritti in attivo circolante che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
19) Svalutazioni:	0	0	0	0	0
a) di partecipazioni	0	0	0	0	0
b) di immobil.ni finanziarie che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
c) di titoli iscritti in attivo circolante che non costit. partecipaz.	0	0	0	0	0
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie (18-19)	0	0	0	0	0
E) Proventi e oneri straordinari					
20) Proventi:	532.469	(532.469)	0	0	0
- plusvalenze da alienazioni	0	0	0	0	0
- varie	532.469	(532.469)	0	0	0
21) Oneri:	1.564.055	(1.564.055)	150.000	150.000	0
- minusvalenze da alienazioni	0	0	0	0	0
- imposte esercizi precedenti	0	0	0	0	0
- varie	1.564.055	(1.564.055)	150.000	150.000	0
Totale delle partite straordinarie (20-21)	(1.031.586)	1.031.586	(150.000)	(150.000)	0
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)	1.366.439	4.706	326.144	1.730.552	1.991.842
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.239.621	(25.644)	17.669	(635.816)	1.633.163
- Imposte correnti	1.334.923	(48.386)	102.620	600.706	665.046
- Imposte differite (anticipate)	(95.302)	22.742	(84.951)	(1.236.522)	968.117
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	126.818	30.350	308.475	2.366.368	358.679

Immobilizzazioni

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
I. Immateriali					
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	248.286	(107.669)	342.331	22.052	45.000
3) Diritti brevetto industriale e di utilizzo opere dell'ingegno	14.150	(5.530)	(5.530)	(3.090)	0
7) Altre	340.030	(45.337)	(45.337)	(45.337)	0
	602.466	(158.536)	291.464	(26.375)	45.000
		31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
Incrementi dell'esercizio		0	500.000	115.000	115.000
Ammortamento		(158.536)	(208.536)	(141.375)	(70.000)
		(158.536)	291.464	(26.375)	45.000

Gli incrementi si riferiscono agli investimenti nel settore dell'informatizzazione dell'azienda (vedi azione 9) e dell'automazione di determinate aree di sosta.

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
II. Materiali					
1) Terreni e fabbricati	8.162.976	(524.622)	(524.622)	(524.622)	(524.622)
2) Impianti e macchinario	703.419	(131.835)	(131.835)	(131.835)	(131.835)
3) Attrezzature industriali e commerciali	12.587.569	(2.991.831)	(1.380.831)	(2.504.992)	38.586
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	145.819	0	0	0	0
	21.599.783	(3.648.288)	(2.037.288)	(3.161.449)	(617.871)
		31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
Incrementi dell'esercizio		500.000	2.290.000	1.370.000	3.105.000
Ammortamento		(4.148.288)	(4.327.288)	(4.531.449)	(3.722.871)
		(3.648.288)	(2.037.288)	(3.161.449)	(617.871)

Gli incrementi si riferiscono ad un investimento di € 500.000 già nell'esercizio 2014 per l'acquisto di autobus usati la cui procedura di gara è in corso e ad investimenti previsti nel triennio 2015/2017 di cui alle azioni 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 11, 12 e 13.

Nel 2015, inoltre avranno inizio gli investimenti di cui all'azione 10, e cioè l'acquisto, tramite procedura ad evidenza pubblica, di n. 12 autobus nuovi per euro 1.930.000 con il contributo regionale del 75% (finanziato con mezzi propri nella misura del 25%) e nel 2016 sono previsti acquisti di ulteriori autobus nuovi per un importo di circa euro 2.800.000.

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
III. Finanziarie					
1) Partecipazioni in:	1.370.525	0	0	0	0
a) imprese controllate	1.350.525	0	0	0	0
b) imprese collegate	20.000	0	0	0	0
	1.370.525	0	0	0	0

L'importo di euro 1.370.525 si riferisce alla partecipazione totalitaria (100%) nel capitale della società A.M.S. Azienda Metano Servizi S.r.l. la cui fusione per incorporazione è prossima e sarà completata entro il 31/12/2014. A fusione avvenuta si terrà conto delle risultanze della stessa e solo allora avranno luogo gli incrementi e i decrementi delle voci corrispondenti conseguenti all'operazione straordinaria.

Attivo circolante

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
I. Rimanenze					
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.194.336	28.967	0	0	0
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0	0	0
3) Lavori in corso su ordinazione	0	0	0	0	0
4) Prodotti finiti e merci	0	0	0	0	0
5) Acconti	0	0	0	0	0
	1.194.336	28.967	0	0	0

Nessuna variazione di rilievo (la voce è al netto del fondo di obsolescenza € 150.000)

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
II. Crediti					
1) Verso clienti	5.755.773	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
2) Verso imprese controllate	20.000	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
3) Verso imprese collegate	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
4) Verso controllanti	163.648	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	163.648	0	0	0	0
4bis) Crediti tributari	452.462	0	0	0	(452.462)
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
4ter) Imposte anticipate	73.843	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
5) Verso altri	2.910.320	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
	9.376.046	0	0	0	(452.462)

La variazione corrisponde all'utilizzo delle imposte anticipate su perdite fiscali pregresse.

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
IV. Disponibilità liquide					
1) Depositi bancari e postali	611.285	0	0	731.923	3.066.181
2) Assegni	0	0	0	0	0
3) Denaro e valori in cassa	312.800	0	0	0	0
	924.085	0	0	731.923	3.066.181

Ratei e risconti

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
D) Ratei e risconti	170.572	0	0	0	0

Nessuna variazione

Patrimonio netto

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
I. Capitale	199.634	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0	0	0	0
III. Riserva di rivalutazione	0	0	0	0	0
IV. Riserva legale	16.419	6.341	7.858	23.282	141.601
V. Riserve statutarie	0	0	0	0	0
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0	0	0	0
VII. Altre riserve	1.511.671	0	0	0	0
VIII Utili (perdite) portati a nuovo	(758.352)	120.478	149.309	442.361	2.690.410
IX. Utili (perdite) dell'esercizio	126.818	30.350	308.475	2.366.368	358.679
	1.096.190	2.157.169	2.465.642	4.832.011	3.190.690

Capitale sociale: Aumento del capitale sociale negli anni 2014, 2015 e 2016 per un totale complessivo di euro 6.000.000. La maggiore liquidità è stata utilizzata per l'estinzione del debito bancario e del debito verso i fornitori, nonché per la restituzione del finanziamento dell'azionista unico.

Riserva legale: accantonamento del 5% dell'utile del precedente esercizio.

Utili (perdite) portati a nuovo: accantonamento a nuovo del residuo utile.

Le perdite evidenziate nel bilancio al 31/12/2013 sono azzerate entro l'esercizio 2016.

Fondi per Rischi e oneri

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
1) Fondi trattamento quiescenza e obblighi simili	0	0	0	0	0
2) Fondi per imposte, anche differite	0	0	0	0	0
3) Altri	1.864.555	0	60.000	200.000	400.000
	1.864.555	0	60.000	200.000	400.000

Incremento degli accantonamenti per adeguamento del fondo negli esercizi 2015, 2016 e 2017

Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	6.428.051	0	0	0	0

L'accantonamento del TFR è inglobato nel costo del personale

Debiti

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
1) <i>Obbligazioni</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
2) <i>Obbligazioni convertibili</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
3) <i>Debiti verso soci per finanziamento</i>	0	0	4.000.000	0	(4.000.000)
- oltre 12 mesi	0	0	4.000.000	0	(4.000.000)
4) <i>Debiti verso banche</i>	2.936.101	(580.000)	(2.356.101)	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
5) <i>Debiti verso altri finanziatori</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
6) <i>Acconti</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
7) <i>Debiti verso fornitori</i>	9.017.929	(404.591)	(3.828.423)	(3.869.409)	(915.506)
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
8) <i>Debiti rappresentati da titoli di credito</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
9) <i>Debiti verso imprese controllate</i>	759.068	(759.068)	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
10) <i>Debiti verso imprese collegate</i>	0	0	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
11) <i>Debiti verso controllanti</i>	1.599.001	(1.599.001)	0	0	0
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
12) <i>Debiti tributari</i>	2.268.987	(19.680)	(114.259)	(1.295.816)	1.633.163
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
13) <i>Debiti v/Istituti previdenza e sicurezza sociale</i>	1.115.558	0	0	0	(200.000)
- oltre 12 mesi	0	0	0	0	0
14) <i>Altri debiti</i>	1.223.454	(67.501)	(67.499)	(67.501)	(67.499)
- oltre 12 mesi	851.060	(67.501)	(67.499)	(67.500)	(67.500)
	18.920.098	(3.429.841)	(2.366.282)	(5.232.726)	(3.549.842)

Debiti verso soci per finanziamento: Nell'esercizio 2015 il socio esegue un finanziamento a restituzione di euro 4.000.000 che verranno utilizzati principalmente per l'azzeramento del debito verso le banche, con conseguente riduzione degli interessi passivi. La residuale parte sarà utilizzata in diminuzione dei debiti verso i fornitori. Nell'esercizio 2017, a prescindere dalle modalità di restituzione previste dalle normative di riferimento l'importo in ogni caso sarà stato totalmente restituito.

Debiti verso banche: Estinzione entro l'esercizio 2015 del debito bancario (conseguente azzeramento degli interessi passivi).

Debiti Tributari: L'incremento del maggior debito Ires / Irap. Nel calcolo dell'imposta Ires si è proceduto al recupero delle perdite fiscali.

Ratei e risconti

	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
E) Ratei e risconti	6.928.919	(2.505.185)	(1.905.185)	(255.185)	0

Si è proceduto a girocontate a ricavi i contributi già ricevuti per l'acquisto di autobus.

Valore della produzione

Conto economico	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	41.518.462	(935.842)	(372.342)	1.282.245	988.887
2) Variaz. rim.ze prodotti in corso di lavoraz., semilav.i e finiti	0	0	0	0	0
3) Variaz. lavori in corso su ordinazione	0	0	0	0	0
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	0	0	0	0
5) Altri ricavi e proventi	7.809.757	(159.030)	84.786	31.307	24.002
Totale valore della produzione	49.328.219	(1.094.872)	(287.556)	1.313.552	1.012.889

<i>Ricavi per categoria di attività</i>	<i>31/12/2013</i>	<i>31/12/2014</i>	<i>31/12/2015</i>	<i>31/12/2016</i>	<i>31/12/2017</i>
Ricavi vendite e prestazioni:	41.518.462		(372.342)	1.282.245	988.887
- Ricavi da biglietti	3.091.977		371.037	346.300	240.465
- Ricavi da abbonamenti	1.446.007				
- Corrispettivi da politica tariffaria (Polipark Policlinico)	1.874.018				
- Ricavi da servizi speciali	1.457				
- Proventi da convenzioni	25.782.978				
- Ricavi da trasporto disabili	2.129.838	(500.000)	(1.680.000)		
- Ricavi da parcheggi e abbonamenti	5.844.254		584.425	642.870	393.577
- Ricavi da servizi aggiuntivi	330.323				
- Park & Ride	851.635		352.196	293.075	354.845
- Rimborso spese	165.975				
Altri ricavi e proventi:	1.474.121		84.786	31.307	24.002
- Plusvalenze da reinvestire	189.779		50.000		
- Proventi pubblicitari	300.475				
- Proventi contravvenzionali	173.928		34.786	31.307	24.002
- Rimborso accise su gasolio	768.283				
- Revisioni autobus a terzi	4.369				
- Rimborso utilizzo dipendenti	8.305				
- Altri ricavi e proventi	28.982				
Contributi in conto esercizio/capitale	6.335.636		0	0	0
	49.328.219		(287.556)	1.313.552	1.012.889

Esercizio 2013**Ricavi vendite e prestazioni:**

La voce è formata esclusivamente da ricavi derivanti dall'attività ordinaria.

I dati si riferiscono al Bilancio consuntivo al 31/12/2013 regolarmente approvato dall'Azionista.

Altri ricavi e proventi:

Si tratta di una voce di natura residuale comprendente i ricavi e proventi diversi da quelli indicati al precedente punto, inerenti alla gestione ordinaria e i contributi di competenza dell'esercizio.

Esercizio 2014**Ricavi vendite e prestazioni:**

La voce è formata esclusivamente da ricavi derivanti dall'attività ordinaria.

La stima è stata effettuata tenendo conto dei dati consuntivi al 31 luglio 2014 rapportati alle convenzioni in essere e quelli stimati, in base allo storico aziendale, al 31/12/2014, considerando il mancato introito, a far data dall'8 settembre 2014, dei proventi derivanti dal trasporto disabili il cui appalto è stato affidato dalla ASL ad altro soggetto (euro -500.000).

Altri ricavi e proventi:

Si tratta di una voce di natura residuale comprendente i ricavi e proventi diversi da quelli indicati al precedente punto, inerenti alla gestione ordinaria e i contributi di competenza dell'esercizio.

Esercizio 2015**Ricavi vendite e prestazioni:**

La voce è formata esclusivamente da ricavi derivanti dall'attività ordinaria.

La stima è stata effettuata tenendo conto delle convenzioni in essere, considerando per tutto l'anno il mancato introito dei proventi derivanti dal trasporto disabili il cui appalto è stato affidato dalla ASL ad altro soggetto (euro – 1.680.000), l'aumento dei ricavi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio (+12% € 371.037), l'aumento dei ricavi da parcheggi (+10% € 584.425), l'aumento dei ricavi da Park & Ride (+12% € 102.196), i proventi della nuova attività connessa con il Polipark Policlinico (+ € 250.000)

Ricavi vendite e prestazioni (base storica 2014)	€	40.582.620
+ incremento ricavi da titoli di viaggio	€	371.037
+ incremento ricavi da parcheggi	€	584.425
+ incremento ricavi da Park & Ride	€	102.196
+ proventi sosta Polipark Policlinico	€	<u>250.000</u>
	€	41.890.278
- ricavi perdita appalto trasporto disabili	€	<u>1.680.000</u>
Totale ricavi vendite e prestazioni	€	40.210.278

Altri ricavi e proventi:

Si tratta di una voce di natura residuale comprendente i ricavi e proventi diversi da quelli indicati al precedente punto, inerenti alla gestione ordinaria e i contributi di competenza dell'esercizio.

La stima è stata effettuata tenendo conto delle convenzioni in essere, considerando l'aumento dei proventi contravvenzionali (+20% € 34.786) e l'aumento dei proventi pubblicitari per € 50.000.

Altri ricavi e proventi (base storica 2014)	€	1.359.114
+ proventi contravvenzionali	€	34.786
+ incremento proventi pubblicitari	€	<u>50.000</u>
Totale altri ricavi e proventi:	€	1.443.900

Contributi in conto esercizio/capitale € **6.291.613**

Valore della produzione € **47.945.791**

(scostamento con il valore della produzione storico 2014 € -287.556).

Esercizio 2016**Ricavi vendite e prestazioni:**

La voce è formata esclusivamente da ricavi derivanti dall'attività ordinaria.

La stima è stata effettuata tenendo conto delle convenzioni in essere, l'aumento dei ricavi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio (+10% € 346.300), l'aumento dei ricavi da parcheggi (+10% € 642.870), l'aumento dei ricavi da Park & Ride (+10% € 143.075), i proventi della nuova attività connessa con il Polipark Policlinico (+ € 150.000)

Ricavi vendite e prestazioni (base storica 2015)	€	40.210.278
+ incremento ricavi da titoli di viaggio	€	346.300
+ incremento ricavi da parcheggi	€	642.870
+ incremento ricavi da Park & Ride	€	143.075
+ proventi sosta Polipark Policlinico	€	<u>150.000</u>
Totale ricavi vendite e prestazioni	€	41.492.523

Altri ricavi e proventi:

Si tratta di una voce di natura residuale comprendente i ricavi e proventi diversi da quelli indicati al precedente punto, inerenti alla gestione ordinaria e i contributi di competenza dell'esercizio.

La stima è stata effettuata tenendo conto delle convenzioni in essere, considerando l'aumento dei proventi contravvenzionali (+15% € 31.307), fermo ed invariato il resto.

Altri ricavi e proventi (base storica 2015)	€	1.443.900
+ proventi contravvenzionali	€	<u>31.307</u>
Totale altri ricavi e proventi:	€	1.475.207

Contributi in conto esercizio/capitale € **6.291.613**

Valore della produzione € **49.259.343**

(scostamento con il valore della produzione 2015 € + 1.313.552).

Esercizio 2017**Ricavi vendite e prestazioni:**

La voce è formata esclusivamente da ricavi derivanti dall'attività ordinaria.

La stima è stata effettuata tenendo conto delle convenzioni in essere, l'aumento dei ricavi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio (+ 5% € 190.465), l'aumento dei ricavi da parcheggi (+5% € 353.577), l'aumento dei ricavi da Park & Ride (+5% € 54.845), i proventi della nuova attività connessa con il Polipark Policlinico (+ € 100.000)

Ricavi vendite e prestazioni (base storica 2016)	€	41.492.523
+ incremento ricavi da titoli di viaggio	€	240.465
+ incremento ricavi da parcheggi	€	393.577
+ incremento ricavi da Park & Ride	€	94.845
+ proventi sosta Polipark Policlinico	€	100.000
+ proventi azioni residuali	€	<u>160.000</u>
Totale ricavi vendite e prestazioni	€	42.481.410

Altri ricavi e proventi:

Si tratta di una voce di natura residuale comprendente i ricavi e proventi diversi da quelli indicati al precedente punto, inerenti alla gestione ordinaria e i contributi di competenza dell'esercizio.

La stima è stata effettuata tenendo conto delle convenzioni in essere, considerando l'aumento dei proventi contravvenzionali (+10% € 24.002), fermo ed invariato il resto.

Altri ricavi e proventi (base storica 2016)	€	1.475.207
+ proventi contravvenzionali	€	<u>24.002</u>
Totale altri ricavi e proventi:	€	1.499.209

Contributi in conto esercizio/capitale	€	6.291.613
---	----------	------------------

Valore della produzione	€	50.272.232
--------------------------------	----------	-------------------

(scostamento con il valore della produzione 2016 € +1.012.889).

Costi della produzione

Conto economico	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
6) Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	7.463.234	(136.234)	(436.500)	(300.000)	(150.000)
7) Per servizi	6.033.895	632.904	(290.000)	(290.000)	(100.000)
8) Per godimento di beni di terzi	119.125	82.204	134.000	26.000	130.000
9) Per il personale	27.949.528	(139.354)	(500.000)	(200.000)	(150.000)
10) Ammortamenti e svalutazioni	4.446.750	(139.926)	229.000	137.000	(879.953)
a) Amm.to immobilizzazioni immateriali	158.536	0	50.000	(67.161)	(71.375)
b) Amm.to immobilizzazioni materiali	4.288.214	(139.926)	179.000	204.161	(808.578)
11) Variaz. rim.ze materie prime, consumo e merci	(21.033)	(28.967)	50.000	0	0
12) Accantonamento per rischi	0	0	0	0	0
13) Altri accantonamenti	120.000	(120.000)	60.000	140.000	200.000
14) Oneri diversi di gestione	371.402	59.474	100.000	(50.000)	0
Totale costi della produzione	46.482.901	210.101	(653.500)	(537.000)	(949.953)

Con riferimento ai costi della produzione, è stata prevista una specifica riduzione in funzione della entrata a regime delle varie Azioni e delle conseguenti riduzioni di costi:

per l'esercizio 2014

sono stati riportati i costi della Relazione previsionale e derivanti da una stima dello storico e dei contratti in essere (cfr. budget allegato alla Relazione previsionale 2014).

per l'esercizio 2015

è stata prevista una riduzione del costo delle materie prime per derivanti anche dal risparmio del costo del metano per autotrazione quale conseguenza della fusione per incorporazione della controllata A.M.S. S.r.l.

Il costo del Personale vede un decremento quale stima risultante dalla differenza delle naturali quiescenze e le possibili sostituzioni da effettuarsi nel rispetto delle norme sui limiti assunzionali e il minor ricorso al lavoro interinale (autisti e assistenti di bordo) per effetto della perdita dell'appalto ASL / Trasporto disabili. In particolare, con riferimento al settore Esercizio (TPL) ed al CCNL applicato, gli interventi sulla prestazione effettiva, la revisione degli accordi sindacali sui turni agevolati, la revisione dell'accordo sindacale "ferie", la rimodulazione dei turni domenicali, la riduzione dell'indice di assenza incentivando la presenza, la ridefinizione del Premio di Risultato per obiettivi misurabili e la revisione dei turni di servizio, portano oltre che ad un miglioramento del servizio, un recupero della spesa del personale stimato in circa euro 600.000 che vanno a compensare, insieme alle naturali quiescenze, il maggior costo relativo alle sostituzioni nel rispetto del limite della spending review (prudenzialmente il risparmio in termini di costo è stato considerato per € 200.000).

I costi per servizi, invece, sono stati decrementati prudenzialmente in funzione della politica di riduzione dei costi e della entrata a regime delle Azioni di efficientamento, in particolare quella riguardante il settore Officina e l'eventuale esternalizzazione del servizio tramite l'Affitto di Azienda..

Gli ammortamenti seguono la logica degli investimenti al netto dei contributi Regionali.

per l'esercizio 2016

è stata prevista una riduzione del costo delle materie prime derivanti anche dal risparmio del costo del metano per autotrazione quale conseguenza dell'acquisto diretto dal distributore.

Il costo del Personale vede un decremento quale stima risultante dalla differenza delle naturali quiescenze e le possibili sostituzioni da effettuarsi nel rispetto delle norme sui limiti assunzionali e il minor ricorso al lavoro interinale (autisti e assistenti di bordo) per effetto della perdita dell'appalto ASL / Trasporto disabili. In particolare, con riferimento al settore Esercizio (TPL) ed al CCNL applicato, gli interventi sulla prestazione effettiva, la revisione degli accordi sindacali sui turni agevolati, la revisione dell'accordo sindacale "ferie", la rimodulazione dei turni domenicali, la riduzione dell'indice di assenza incentivando la presenza, la ridefinizione del Premio di Risultato per obiettivi misurabili e la revisione dei turni di servizio, portano oltre che ad un miglioramento del servizio, un recupero della spesa del personale stimato in circa euro 600.000 che vanno a compensare, insieme alle naturali quiescenze, il maggior costo relativo alle sostituzioni nel rispetto del limite della spending review (prudenzialmente il risparmio in termini di costo è stato considerato per € 200.000).

I costi per servizi, invece, sono stati decrementati prudenzialmente in funzione della politica di riduzione dei costi e della entrata a regime delle Azioni di efficientamento, in particolare quella riguardante il settore Officina e l'eventuale esternalizzazione del servizio tramite l'Affitto di Azienda..

Gli ammortamenti seguono la logica degli investimenti al netto dei contributi Regionali.

per l'esercizio 2017

è stata prevista una riduzione del costo delle materie prime derivanti anche dal risparmio del costo del metano per autotrazione quale conseguenza dell'acquisto diretto dal distributore.

Il costo del Personale vede un decremento quale stima risultante dalla differenza delle naturali quiescenze e le possibili sostituzioni da effettuarsi nel rispetto delle norme sui limiti assunzionali e il minor ricorso al lavoro interinale (autisti e assistenti di bordo) per effetto della perdita dell'appalto ASL / Trasporto disabili. In particolare, con riferimento al settore Esercizio (TPL) ed al CCNL applicato, gli interventi sulla prestazione effettiva, la revisione degli accordi sindacali sui turni agevolati, la revisione dell'accordo sindacale "ferie", la rimodulazione dei turni domenicali, la riduzione dell'indice di assenza incentivando la presenza, la ridefinizione del Premio di Risultato per obiettivi misurabili e la revisione dei turni di servizio, portano oltre che ad un miglioramento del servizio, un recupero della spesa del personale stimato in circa euro 600.000 che vanno a compensare, insieme alle naturali quiescenze, il maggior costo relativo alle sostituzioni nel rispetto del limite della spending review (prudenzialmente il risparmio in termini di costo è stato considerato per € 200.000).

I costi per servizi, invece, sono stati decrementati prudenzialmente in funzione della politica di riduzione dei costi e della entrata a regime delle Azioni di efficientamento, in particolare quella riguardante il settore Officina e l'eventuale esternalizzazione del servizio tramite l'Affitto di Azienda..

Gli ammortamenti seguono la logica degli investimenti al netto dei contributi Regionali.

Proventi e oneri finanziari

Conto economico	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
16) Altri proventi finanziari:					
<i>d) proventi diversi dai precedenti:</i>					
- <i>altri</i>	1.937	(1.937)	0	0	0
	1.937	(1.937)	0	0	0
17) Interessi e altri oneri finanziari:					
- <i>altri</i>	449.230	(280.030)	(110.200)	(30.000)	(29.000)
	449.230	(280.030)	(110.200)	(30.000)	(29.000)

Sono stati considerati i risparmi in termini di oneri finanziari conseguenti alla ricapitalizzazione.

Proventi e oneri straordinari

Conto economico	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
20) Proventi:	532.469	(532.469)	0	0	0
21) Oneri:	1.564.055	(1.564.055)	150.000	150.000	0
Totale delle partite straordinarie (20-21)	(1.031.586)	1.031.586	(150.000)	(150.000)	0

Imposte

Conto economico	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.239.621	(25.644)	17.669	(635.816)	1.633.163
- <i>Imposte correnti</i>	1.334.923	(48.386)	102.620	600.706	665.046
- <i>Imposte differite (anticipate)</i>	(95.302)	22.742	(84.951)	(1.236.522)	968.117

Imposte correnti: Si espone la riconciliazione tra l'onere teorico risultante dal bilancio e l'onere fiscale

Anno 2014

Descrizione	Ires 27,50%			Irap 4,82%		
	Imponibile	Imposta corrente	Utilizzo crediti/fondi	Imponibile	Imposta corrente	Utilizzo crediti/fondi
Utile ante imposte / Valore produzione	1.371.145			29.350.519		
Variazioni permanenti	(1.041.327)			(3.521.760)		
- <i>in aumento</i>	166.174			239.941		
- <i>in diminuzione (Irap detraibile) / (Contributi esenti)</i>	(1.207.501)			(3.761.701)		
Variazioni temporanee - imposte anticipate	0					
Variazioni temporanee - imposte differite						
Totale	329.818	90.700		25.828.759		
Perdita periodi imposta precedenti / Deduzioni	263.854		(72.560)	(1.018.863)		
Totale – Imposte correnti	65.964	90.700	(72.560)	24.809.896	1.195.837	0

Anno 2015

Descrizione	Ires 27,50%			Irap 4,82%		
	Imponibile	Imposta corrente	Utilizzo crediti/fondi	Imponibile	Imposta corrente	Utilizzo crediti/fondi
Utile ante imposte / Valore produzione	1.697.289			29.276.463		
Variazioni permanenti	(981.327)			(3.521.760)		
- in aumento	226.174			239.941		
- in diminuzione (Irap detraibile) / (Contributi esenti)	(1.207.501)			(3.761.701)		
Variazioni temporanee - imposte anticipate						
Variazioni temporanee - imposte differite						
Totale	715.962	196.890		25.754.705		
Perdita periodi imposta precedenti / Deduzioni	(572.769)		(157.511)	(1.018.863)		
Totale – Imposte correnti	143.192	196.890	(157.511)	24.735.840	1.192.267	0

Anno 2016

Descrizione	Ires 27,50%			Irap 4,82%		
	Imponibile	Imposta corrente	Utilizzo crediti/fondi	Imponibile	Imposta corrente	Utilizzo crediti/fondi
Utile ante imposte / Valore produzione	3.427.841			31.067.015		
Variazioni permanenti	(841.327)			(3.521.760)		
- in aumento	366.174			239.941		
- in diminuzione (Irap detraibile) / (Contributi esenti)	(1.207.501)			(3.761.701)		
Variazioni temporanee - imposte anticipate						
Variazioni temporanee - imposte differite						
Totale	2.586.514	711.291		27.545.255		
Perdita periodi imposta precedenti / Deduzioni	(2.069.211)		(569.033)	(1.018.863)		
Totale – Imposte correnti	502.503	711.291	(569.033)	26.526.392	1.278.572	

Anno 2017

Descrizione	Ires 27,50%			Irap 4,82%		
	Imponibile	Imposta corrente	Utilizzo crediti/fondi	Imponibile	Imposta corrente	Utilizzo crediti/fondi
Utile ante imposte / Valore produzione	5.419.683			32.929.857		
Variazioni permanenti	(741.327)			(3.521.760)		
- in aumento	466.174			239.941		
- in diminuzione (Irap detraibile) / (Contributi esenti)	(1.207.501)			(3.761.701)		
Variazioni temporanee - imposte anticipate						
Variazioni temporanee - imposte differite						
Totale	4.678.356	1.286.548		29.408.097		
Perdita periodi imposta precedenti / Deduzioni	(3.194.105)		(878.379)	(1.018.863)		
Totale – Imposte correnti	1.484.251	1.286.548	(878.379)	28.389.234	1.368.361	

Imposte anticipate: A fine esercizio 2017 tutte le perdite fiscali risultano interamente utilizzate.

Relazione su ricapitalizzazione AMTAB SpA

Premessa

Con la presente analisi si vogliono rappresentare le situazioni economico-finanziarie che hanno determinato le attuali difficoltà di AMTAB SpA, e che pertanto giustificano l'intervento dell'Ente Socio-Comune di Bari, nel sostenere l'azienda attraverso una operazione di ricapitalizzazione, secondo tempi e modalità previste nel "Piano di Rilancio" (versione definitiva – Rev. 8 del 21.11.2014), predisposto da AMTAB SpA sulla base delle indicazioni del Socio.

Nel corso degli ultimi anni, soprattutto nel periodo post fusione (2008/2010), la società ha consolidato uno squilibrio economico-finanziario. Le cause di tale situazione deficitaria sono ravvisabili prevalentemente nel mancato adeguamento del ricavo riconosciuto dalla Regione per il servizio di TPL, pari ad € 2,18 (per km), rimasto inalterato dal 1998. Il corrispettivo del contratto di servizio è risultato a lungo inadeguato e tale da non garantire una copertura degli aumenti subiti dai principali fattori della produzione aziendale, quali il costo del carburante per autotrazione, il costo dei servizi di assicurazioni e le manutenzioni esterne.

Per lungo tempo si è rimasti in attesa di interventi regionali che potessero garantire la maggiore remunerabilità del contratto di servizio, fintanto che negli ultimi anni l'Azionista unico, Comune di Bari, ha deliberato, con propri fondi, di procedere all'indicizzazione del corrispettivo del T.P.L. che, attraverso un riconosciuto incremento di circa € 0,41 per Km, ha contribuito al ripristino di un discreto equilibrio economico.

A tal riguardo è utile segnalare la pronuncia della Corte dei Conti - Sez. Regionale di Controllo per la Lombardia (delibera 86/2010) riguardo la necessità che il servizio pubblico *"deve trovare copertura finanziaria mediante l'applicazione di adeguate tariffe all'utenza. In caso di rigidità normative nel sistema di adeguamento dei ricavi da tariffa, occorre incidere sul contenimento dei costi per riequilibrare la situazione finanziaria della società"* e, inoltre, che *"la corretta e costante modulazione dei livelli qualitativi, in relazione ai prezzi e ai costi d'erogazione, influisce sull'andamento della gestione e sulla capacità della società partecipata di generare reddito"*.

Al contrario, le condizioni di rigidità della tariffa regionale e di incomprimibilità dei principali costi d'esercizio che hanno caratterizzato la gestione di AMTAB SpA, hanno limitando di molto la capacità dell'azienda di realizzare un proprio autonomo risanamento, e di produrre all'interno dell'azienda, nonostante l'intervento iniziale di capitalizzazione della procedura di Fusione, quelle risorse finanziarie necessarie ad assicurare livelli adeguati di investimenti (il rinnovo del parco automezzi), in grado di garantire l'efficienza del servizio pubblico ed il soddisfacimento dell'utenza/cittadinanza.

Situazione economico-finanziaria attuale dell'azienda – Bilancio d'Esercizio al 31/12/2013

Partendo dalla situazione reddituale, si evidenzia che negli ultimi anni la società, grazie anche al suddetto intervento dell'Azionista unico Comune di Bari, è riuscita a mantenere condizioni di equilibrio economico. I risultati conseguiti negli ultimi anni sono riportati nel prospetto che segue dove viene evidenziato anche il risultato di previsione 2014, attestato con i dati al 31/08/2014, a fronte delle perdite del periodo appena successivo alla fusione (vedi Tab. 1: la perdita del 2007 ammontava ad € 3.913.829, primo periodo post-fusione; si è conseguito un risultato positivo nel 2008 di € 14.314, mentre si sono registrate perdite anche nel 2009 di € 587.230 e nel 2010 di € 292.982).

Risultati di esercizio conseguiti negli ultimi 3 anni:

Anno 2011	Consuntivo	€ 81.855
Anno 2012	Consuntivo	€ 42.111
Anno 2013	Consuntivo	€ 126.818
Anno 2014	Previsione (al 31/8/2014)	€ 113.145

Si precisa che il risultato di sostanziale pareggio economico raggiunto dall'azienda negli anni recenti è riferito al risultato del complesso dei settori aziendale (TPL, Altri Trasporti e Sosta), laddove, negli stessi anni, il risultato del TPL ha evidenziato un dato negativo, compensato dal contributo fornito dai settori Trasporti Speciali e Sosta (di cui al "*risultato finale settoriale, al netto delle imposte d'esercizio*" rilevabile dai report gestionali al 31/12 "scheda 3 – Conto Economico per Settore" per gli anni 2010, 2011 e 2012, di cui si effettua uno schema riassuntivo).

Tale situazione ricalca la tendenza nazionale che vede il settore del TPL, soprattutto al Centro-Sud, quale settore "*strutturalmente deficitario*".

Nonostante l'inversione di tendenza degli ultimi anni, si registra il permanere delle problematiche, rappresentate a più riprese dalla società, legate alla liquidità, conseguenza dell'inattuata ricapitalizzazione da parte dell'Ente controllante, sia per le ragioni sopradette sia per i vincoli di finanza pubblica che hanno reso difficile destinare risorse a sostegno dell'azienda.

Il quadro patrimoniale-finanziario desumibile dal Bilancio d'esercizio al 31/12/2013 evidenzia una situazione, oramai consolidata negli anni, di rilevante squilibrio tra mezzi propri e mezzi di terzi (vedi gli indici di bilancio patrimoniali e finanziari, riportati nella *Relazione sulla Gestione* del bilancio 2013; in particolare il Patrimonio netto rappresenta circa il 3% del Tot. Capitale Investito).

Richieste e segnalazioni degli Organi Amministrativo e di Controllo della società

L'Organo Amministrativo della società, nella Relazione sulla Gestione al bilancio 2013, come peraltro fatto in precedenti relazioni, ha richiesto al Socio, un intervento che ponesse "*definitivamente*" rimedio alla sottocapitalizzazione dell'Azienda, aumentando l'attuale capitale

sociale per un importo comunque necessario per il mantenimento a regime del requisito finanziario, richiesto dal R.E.N. (Registro Elettronico Nazionale), al fine di garantire alla società la possibilità di esercire il trasporto pubblico di persone, esente da rischi di cancellazione da tale registro.

La predetta normativa - il Decreto dirigenziale Dipartimento dei Trasporti prot. N. RD/291 del 25.11.2011 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 277 del 28/11/2011) - detta disposizioni tecniche di prima applicazione della regolamentazione comunitaria - Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada di persone e di merci e abroga la Direttiva 96/26/CE del Consiglio - Tali disposizioni, in particolare, prevedono che: *"un'impresa deve essere in grado in qualsiasi momento di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. A tal fine, sulla base dei conti annuali, previa certificazione di questi ultimi da parte di un revisore o di altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale e di riserve per un valore di almeno 9.000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5.000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato."*

Nello specifico, riferendoci a tale ultimo importante requisito, l'AMTAB con riferimento ai dati contenuti nei propri atti, dispone di un Patrimonio Netto al 31/12/2013 di € 1.096.190 a fronte di un importo minimo richiesto di € 754.000, calcolato considerando almeno 150 autobus, (calcolo ex art. 7 del Reg. UE 1071/2009 di € 9.000 per il 1° autobus e 5.000 per gli altri 149 ca.).

Anche il Collegio Sindacale della società, nella propria Relazione al Bilancio 2013, ha richiamato, come già fatto in altre occasioni, la problematica dell'insufficienza di mezzi propri a disposizione dell'azienda, circostanza evincibile chiaramente dalla lettura degli indici di bilancio riportati nella Relazione sulla Gestione. Il Collegio pertanto ritiene che la "continuità aziendale" dipenda dalle azioni che saranno adottate dal socio tendenti ad incrementare i mezzi propri della società, al fine di assicurare alla stessa condizioni di equilibrio patrimoniale e finanziario. Analoga indicazione è contenuta nella relazione della Società di Revisione, quale richiamo d'informativa.

Dalla Relazione del Collegio Sindacale al bilancio 2013 :

"L'organo amministrativo ha redatto il bilancio d'esercizio della società AMTAB S.p.A. al 31 dicembre 2013 sulla base del presupposto della "continuità aziendale". Tuttavia si rileva, come più volte segnalato dal Collegio Sindacale nei documenti periodici trasmessi all'azionista unico, oltre all'esiguità del capitale proprio, anche un evidente squilibrio tra passività correnti ed attivo circolante. Affinché vi sia un buon equilibrio finanziario, il bilancio della società dovrebbe presentare una certa simmetria fra le fonti di finanziamento a breve termine e gli impieghi a breve termine, nonché fra il valore delle fonti di finanziamento durature (mezzi propri e debiti a medio lungo termine) e gli impieghi permanenti (immobilizzazioni).

Invece, gli indici finanziari ed i margini di tesoreria e di struttura riportati nella Relazione sulla gestione presentano valori ben al disotto di quelli considerabili normali e con un trend peggiorativo.

Pertanto, il Collegio Sindacale ritiene che la continuità aziendale dipenda dalle azioni che verranno adottate dal socio unico (Comune di Bari) tendenti ad incrementare i mezzi propri di AMTAB S.p.A. al fine di riportare la società in condizioni di equilibrio patrimoniale e finanziario.”

Dalla relazione della Società di Revisione:

“ La Società ha conseguito perdite rilevanti negli anni pregressi generate da uno squilibrio strutturale il quale ha prodotto una situazione di tensione finanziaria ed un capitale circolante netto negativo di € 9.073 mila.

A supporto della capacità aziendale di far fronte nel breve periodo ai debiti pregressi e correnti , gli amministratori indicano nella Relazione sulla Gestione le azioni volte al risanamento patrimoniale, finanziario ed economico, la cui assunzioni dettagliate nel Piano di Rilancio Aziendale, elaborato dagli amministratori e dal direttore generale, basate essenzialmente su alcuni presupposti correlati all'aumento di capitale sociale, al miglioramento ed efficientamento dei servizi aziendali, all'adeguamento del corrispettivo TPL, all'indicizzazione dello stesso, oltre che una politica di contenimento dei costi variabili.

Alla luce delle predette operazioni e dei risultati conseguiti, ai fini del presupposto della continuità aziendale e così come avvalorato dal Piano di Rilancio Aziendale risulta indifferibile la necessità di reperire dal Socio Unico, ulteriori mezzi finanziari necessari sino a quando la remunerazione dell'attività di TPL e degli altri servizi non genererà risultati positivi di gestione tali da permettere il riequilibrio economico e finanziario.

Il Consiglio di amministrazione sulla base del buon esito delle azioni suindicate ha redatto il bilancio nel presupposto della continuità aziendale.”

Analisi storica sull'andamento economico-finanziario della società (periodo 2008-2013)

Questo Ufficio ha effettuato una propria analisi retrospettiva, al fine di evidenziare le dinamiche economiche, patrimoniali e finanziarie che hanno interessato la società dal periodo successivo alla fusione, cioè dal 2008 ad oggi (vedi Tab. 2 Conto Economico, Tab. 3 Stato Patrimoniale e Tab. 4 Rendiconto Finanziario).

In particolare, sotto l'aspetto finanziario, come peraltro anche ribadito dal Collegio Sindacale, negli anni scorsi l'azienda ha dovuto far fronte ad una serie di investimenti, quali acquisto autobus, ricapitalizzazione di AMS S.r.l., acquisizione del parcheggio di proprietà della Bari Multiservizi, attraverso l'impiego di risorse correnti, non essendosi rese disponibili risorse derivanti da aumenti di capitale (vedi pagg. 21-22 del Piano di Rilancio). Il maggior intervento, tra quelli che hanno impegnato finanziariamente l'azienda negli anni considerati, ha riguardato nell'anno 2009 l'acquisto di n. 30 nuovi autobus per circa € 9,0 Mln. Tale impegno è coinciso anche con il rientro “forzoso” richiesto dal Socio all'azienda per la debitoria per contributi di sostegno al settore trasporti (vedi leggi 204/1995, 194/1998, ecc.), per un ulteriore importo di circa € 9,4 Mln.

In tale situazione, si è determinato un maggior ricorso al credito bancario da parte dell'azienda; dall'analisi della situazione finanziaria emerge, infatti, che nel corso del tempo sono cresciute le

passività a breve termine, che risultano notevolmente superiori all'attivo circolante, e si è ridotto il rapporto tra il capitale di rischio e le altre fonti di finanziamento.

Sulla base dall'analisi storica effettuata, si riportano le seguenti conclusioni:

- Redditività: raggiungimento del pareggio d'esercizio nei vari anni considerati (a partire dal 2011);
- Struttura Patrimoniale-finanziaria: si rileva il permanere di una situazione di ridotta/insufficiente capitalizzazione (il tasso di capitalizzazione, dal 2011 ad oggi, è passato per effetto dell'accantonamento degli utili conseguiti, dal 2 a 3% circa);
- Cash-flow: si è prodotto un flusso positivo della gestione *corrente*, ma completamente assorbito dagli investimenti del periodo (soprattutto 2009), non determinandosi un apporto in termini di aumento di mezzi propri (c.d. "autofinanziamento");
- Gestione finanziaria: elevato peso degli oneri finanziari (circa € 500mila ad esercizio).

Analisi comparativa della situazione delle realtà aziendali similari in Italia

Si è ritenuto opportuno anche effettuare un'analisi comparativa con i dati di bilancio di aziende di T.P.L. operanti in altri capoluoghi di regione (*prospetti economici a valore aggiunto* – esercizio 2012 – delle società ATAC Roma, AMT Genova, ATAF Firenze, ARST Cagliari, GTT Torino, AMAT Palermo e TPER Bologna).

Dalla lettura del prospetto (Tab. 5), si rilevano:

- i margini operativi positivi prodotti dall'azienda, segnale comunque della capacità di AMTAB SpA a garantire economicità della gestione, nonostante le risorse scarse e la tariffa chilometrica inferiore rispetto alle altre realtà urbane (vedi il prospetto a pag. 11 del Piano di Rilancio);
- indicatori finanziario-patrimoniali (Tasso Capitalizzazione e Indice di Struttura) con valori molto ridotti rispetto a quelli delle aziende prese a confronto, che evidenziano una situazione di "sottocapitalizzazione" dell'azienda.

Indice di capitalizzazione e analisi della capacità finanziaria aziendale

Tale analisi si pone l'obiettivo di verificare se normalmente l'impresa è in grado di far fronte ai propri debiti con le attività a disposizione, considerata valida l'ipotesi che i valori iscritti in bilancio siano quelli che normalmente caratterizzano la gestione d'impresa.

Indice di capitalizzazione (Patrimonio netto / Tot. attivo)

Tale indice al 31.12.2013 è risultato pari al 3,11%

se pari al 60%-65%	buona capitalizzazione
se tra il 30% ed il 60%	accettabile
se inf. 30%	debole

(si è riscontrato statisticamente che nella fase di liquidazione l'attivo patrimoniale che nel bilancio ordinario è espresso secondo criteri di funzionamento, si deprezza di circa il 30-33%)

Analisi per margini: Indicatori di liquidità

Capitale circolante netto (Attività correnti – Passività correnti)

2009	-4.480
2010	-6.620
2011	-7.505
2012	-7.781
2013	-9.073

(tale indicatore, in ogni istante della vita d'impresa dovrebbe avere un valore positivo, in caso contrario significherebbe che stiamo finanziando gli immobilizzi (attività consolidate) con passività correnti. Ciò evidenzia una disomogeneità temporale tra la struttura dell'attivo e la composizione del passivo).

Indice di disponibilità – current ratio - (Attività correnti/Passività correnti)

2009	0,84
2010	0,73
2011	0,68
2012	0,69
2013	0,56

maggiore di 2 : buona – attività correnti sono doppie rispetto alle passività correnti

maggiore di 1,5 : sufficiente

minore di 1 : critica

Margine di tesoreria (Liquidità immediate+ liquidità differite) – Passività correnti

Esclude le rimanenze in quanto poste dell'attivo corrente più difficilmente monetizzabili

2009	-5.477
2010	-7.849
2011	-8.726
2012	-9.075
2013	-10.267

Indice di disponibilità – Current ratio (Liquidità immediate+ liquidità differite) / Passività correnti

2009	0,8
2010	0,68
2011	0,63
2012	0,64
2013	0,5

0,8 – 1,4 buona liquidità

0,6 - 0,8 sufficiente

0,4- 0,6 insufficiente

< 0,4 crisi di liquidità

Margine di struttura (Patrimonio netto- attività immobilizzate)

esprime la misura in cui gli immobilizzi sono coperti da capitale proprio

2009	-36.454.000
2010	-32.036.000
2011	-28.668.000
2012	-25.318.000
2013 (23.736.422-1.096.190)	-22.640.000

Gli indicatori esaminati presentano, negli anni considerati, valori inferiori rispetto a quelli riferibili dalla "pratica aziendale" a condizioni di sana gestione, in alcuni casi anche al di sotto del livello di "criticità", confermando le situazioni di difficoltà dell'azienda a fronteggiare i propri impegni a

breve, oltre a non assicurare il giusto equilibrio fonti/impieghi in merito alla durata/destinazione delle risorse investite, rispetto alle relative fonti di copertura.

Operazione di Ricapitalizzazione ed effetti sulla situazione economico-finanziaria dell'azienda

Con l'approvazione del Civico Bilancio dell'esercizio 2014, è stato previsto uno stanziamento di € 6.000.000 a titolo di ricapitalizzazione della società AMTAB SpA.

In un contesto di limitate risorse finanziarie, il Socio-Comune di Bari, al fine di rendere più efficace il proprio intervento di ricapitalizzazione, da realizzarsi congiuntamente ad un'azione di potenziamento della gestione della società, ha richiesto all'azienda di formulare un proprio "piano di rilancio", riferito al triennio 2015-2017, entro cui deve completarsi l'aumento di capitale sociale previsto.

Nel "Piano di Rilancio" è previsto l'intervento del Socio a sostegno dell'azienda attraverso una ricapitalizzazione di € 6 Mln, da attuarsi attraverso tre distinti interventi di € 2.000.000 ciascuno negli anni 2014, 2015 e 2016, oltre alla possibilità, richiesta al Socio, di concedere un "finanziamento" di € 4.000.000 (da erogarsi, secondo la formulazione del Piano, nell'esercizio 2015) a maggior sostegno della riuscita dell'operazione, con lo scopo di riduzione della debitoria v/banche, ed il conseguente abbattimento degli oneri finanziari bancari, ed una riduzione della debitoria v/fornitori, al fine di contenere le tensioni finanziarie che stanno caratterizzando in maniera critica i rapporti con gli stessi.

L'operazione di aumento di capitale sociale si rende necessaria, da una parte per eliminare gli squilibri finanziari-patrimoniali esistenti, migliorando il rapporto tra fonti di finanziamento proprie e di terzi, e dotando l'azienda di un più idoneo "capitale di funzionamento", in relazione all'attività svolta; dall'altra, per assicurare il mantenimento di condizioni più durature, richieste per il R.E.N., che ad oggi invece risultano rispettate con margini molto ristretti.

Inoltre l'operazione di ricapitalizzazione della società, favorendo un minor ricorso all'indebitamento bancario, che fino ad oggi ha gravato in modo oneroso sui conti dell'azienda, consentirà alla gestione di produrre margini di autofinanziamento, necessari ad assicurare un'autonoma ripresa aziendale. Infine, l'operazione trova comunque giustificazione negli investimenti che l'azienda effettua con continuità al fine di assicurare la qualità del servizio, attraverso il rinnovo del parco mezzi di trasporto.

In ogni caso, attraverso la ricapitalizzazione si garantirebbe allo stesso Ente-Socio la salvaguardia dei propri "asset" patrimoniali (valore di mercato dell'azienda). Infatti, il mantenimento del valore patrimoniale e di mercato della stessa azienda risulta coerente con l'obbligo di ottimale utilizzazione delle risorse pubbliche, sancito dall'art. 97 della Costituzione, che non riguarda la sola fase di gestione aziendale. D'altra parte, esercitando il Comune di Bari l'attività di "direzione e

coordinamento" sulla propria partecipata, non è escluso la responsabilità in capo all'Ente di salvaguardare le obbligazioni della propria controllata nei confronti dei creditori della stessa.

Premesso che la ricapitalizzazione va valutata congiuntamente all'attuazione del "piano di rilancio", si evidenzia il miglioramento della situazione patrimoniale-finanziaria della società che, prendendo a base di calcolo la situazione patrimoniale attuale (al 31/12/2013), si determinerebbe con riferimento ai valori sotto indicati:

- Tasso Capitalizzazione (Cap. Proprio/Cap. Investito): passerebbe da 3,1% a 20,1%;
- Tasso Copertura Immobilizzazioni (Cap. Netto/Attivo Fisso): passerebbe da 4,6% a 29,9%.

Analisi del "Piano d'Azienda" ed effetti sulla situazione economico-finanziaria dell'azienda

Il "Piano di Rilancio", proposto dalla società prevede una serie di azioni di efficientamento, unitamente ad un piano piano degli investimenti (vedi All. 2 al Piano di Rilancio, che riporta le singole azioni proposte, in termini di investimenti/risparmio di costi/maggiori ricavi), tutte misure che congiuntamente devono portare a conseguire, gradualmente e fino al 31/12/2017 (ultimo anno del Piano di Rilancio) le seguenti condizioni:

-miglioramento degli indici di liquidità (capacità a breve) e di solidità patrimoniale (struttura fonti/impieghi), riduzione dell'indebitamento, livello di capitalizzazione del 47% circa, oltre alla possibilità di restituire il finanziamento ricevuto, considerata anche la realizzazione di un piano complessivo di investimenti per il periodo, di circa € 7,9 Mln;

-maggiore redditività (ROI, ROE, ecc.), soprattutto nella gestione "caratteristica", e conseguimento, al netto delle imposte, di un risultato crescente, fino a raggiungere il risultato finale dell'esercizio 2017, di € 3,2 Mln circa; si rilevano, dalla lettura del "Rendiconto Finanziario" di previsione (vedi pag. 7 del Piano, Sez. Bilanci 2013-2017), condizioni di autonoma capacità dell'azienda di generare risorse finanziarie ("autofinanziamento"), per sostenere il programma degli investimenti, ed evitare situazioni che non richiedano, nell'immediato, ulteriori interventi di ricapitalizzazione da parte del Socio. Tutto ciò, a condizione che, per gli utili prodotti dall'azienda nel periodo, non venga deliberata dall'Ente Socio la distribuzione, ma la destinazione a riserva, al fine di rafforzare la solidità patrimoniale dell'azienda.

Compatibilità/Fattibilità del "Piano d'Azienda" e sistema di controllo

Dall'analisi del documento risulta sussistere coerenza tra le azioni formulate - sulla cui fattibilità tecnica si è espresso con proprio parere il Responsabile del Settore Traffico - e le grandezze economiche e finanziarie contenute nei documenti contabili allegati.

Per la effettiva realizzazione delle azioni proposte e del connesso sistema previsto di controllo è necessario che la società inserisca a partire dalla "Relazione Previsionale anno 2015" i dati

informativi e contabili relativi alle azioni del piano, conformemente a quanto disposto dal “Regolamento dei Controlli Interni sulle Società partecipate dal Comune di Bari”, approvato con Delibera di G.M. n. 181/2014.

L’Ufficio provvederà a verificare, nei documenti di reporting gestionale forniti dalla società, gli eventuali scostamenti che si dovessero generare, rispetto al programmato, sia con riferimento ai documenti generali (Budget Economico e Budget Patrimoniale), sia con riferimento ad appositi prospetti riferiti a ciascuna azione del piano (risultati in termini di contenimento di costi, di aumento di ricavi e degli investimenti realizzati), che saranno considerati al fine di adottare le opportune *azioni correttive*, se non per una vera e propria *rimodulazione* del piano stesso.

Tutto ciò al fine di garantire, per il periodo considerato, il raggiungimento dei risultati attesi e l’efficacia della ricapitalizzazione, avendo particolare riguardo agli investimenti connessi al piano ed alle ripercussioni sugli equilibri finanziari che con tale intervento si sono voluti ripristinare.

Bari, 02/12/2014

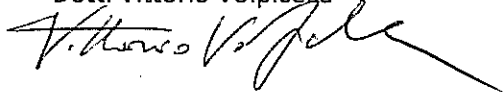
IL DIRETTORE DI RIPARTIZIONE

Dott.sa Rosalba Cirillo



Il Funzionario

Dott. Vittorio Volpicella



ALLEGATI

TAB. 1 - AMTAB SpA: Analisi Retrospectiva dei Risultati d'Esercizio del periodo 2007- 2013;

TAB. 2 - AMTAB SpA: Conto Economico a Valore Aggiunto - periodo 2008 – 2013;

TAB. 3 - AMTAB SPA: Stato patrimoniale e Finanziario di sintesi - periodo 2008 – 2013;

TAB. 4 - AMTAB SPA: Rendiconto Finanziario in termini di liquidità - dal 31 dic. 2008 al 31 dic. 2013;

TAB. 5 - AMTAB SPA: Conto Economico a Valore Aggiunto - Tabella di Confronto - periodo 2012;

SCHEDA 1 - AZIONI DEL PIANO DI RILANCIO: effetti su Investimenti/Ricavi/Costi;

SCHEDA 2 - riepilogo dei risultati dei Report al 31/12 “scheda 3 - Conto Economico per Settore” per gli anni 2010, 2011 e 2012.

I Bilanci di AMTAB SPA dal 2010 al 2013 sono disponibili sul sito istituzionale dell’azienda, sez. “Amministrazione Trasparente/Bilanci”

(link: http://www.amtab.it/index.php?option=com_content&view=article&id=694&Itemid=208)

TAB. 1 - AMTAB SpA: Analisi Retrospectiva di Risultati d'Esercizio del periodo 2007- 2013

Conto Economico	Bilancio 2007*		Bilancio 2008		Bilancio 2009		Bilancio 2010		Bilancio 2011		Bilancio 2012		Bilancio 2013	
		Var. %		Var. %		Var. %		Var. %		Var. %		Var. %		Var. %
Ricavi Operativi														
Ricavi per Vendite e Prestazioni	34.835.317		37.680.822	8,2%	41.775.692	10,9%	41.734.071	-0,1%	41.829.558	0,2%	41.309.190	-1,2%	41.518.462	0,5%
Altri Ricavi e Proventi	7.430.458		7.436.130	0,1%	7.459.199	0,3%	7.537.843	1,1%	7.783.184	3,3%	8.191.511	5,2%	7.809.757	-4,7%
Totale	42.265.785		45.116.952	6,7%	49.234.891	9,1%	49.271.914	0,1%	49.612.742	0,7%	49.500.701	-0,2%	49.328.219	-0,3%
Costi Operativi														
per Materie Prime	5.884.275		6.609.301	12,3%	5.944.363	-10,1%	6.149.043	3,4%	6.757.791	9,9%	7.381.191	9,2%	7.442.201	0,8%
per Servizi	4.986.755		5.074.518	1,8%	5.650.292	11,3%	5.905.939	4,5%	6.419.929	8,7%	7.314.244	13,9%	6.033.895	-17,5%
per Godim. Beni Terzi	621.560		613.283	-1,3%	1.485.307	142,2%	599.986	-59,6%	252.067	-58,0%	314.933	24,9%	119.125	-62,2%
per il Personale	27.838.674		27.256.713	-2,1%	30.291.393	11,1%	29.158.815	-3,7%	28.515.362	-2,2%	27.531.215	-3,5%	27.949.528	1,5%
Ammortamenti e Svalutazioni	4.333.337		4.652.056	7,4%	4.777.364	2,7%	5.106.681	6,9%	5.121.420	0,3%	4.961.285	-3,1%	4.566.750	-8,0%
Oneri Div. di Gest. e Accantonam.	346.290		461.042	33,1%	540.144	17,2%	623.395	15,4%	471.579	-24,4%	478.181	1,4%	371.402	-22,3%
Totale	44.008.891		44.666.913	1,5%	48.688.853	9,0%	47.543.859	-2,4%	47.538.148	0,0%	47.981.049	0,9%	46.482.901	-3,1%
Risultato Operativo	-1.743.106		450.039		546.028		1.728.055		2.074.594		1.519.652		2.845.318	
Gestione Finanziaria	-643.583		-851.338		-484.906		-528.478		-447.158		-511.489		-447.293	
Gestione Straordinaria	-582.931		1.621.538		650.230		-223.655		-278.436		216.765		-1.031.586	
Risultato prima delle imposte	-2.969.620		1.220.239		711.352		975.922		1.349.000		1.224.928		1.366.439	
Gestione Tributaria	-944.209		-1.205.925		-1.298.582		-1.268.904		-1.267.145		-1.182.817		-1.239.621	
Risultato d'Esercizio	-3.913.829		14.314		-587.230		-292.982		81.855		42.111		126.818	

(*) Esercizio 2007: primo bilancio post-fusione di AMTAB SpA.

De

TAB. 2 - AMTAB SpA: Conto Economico a Valore Aggiunto - periodo 2008 - 2013

Conto Econom. a Val. Aggiunto	Bilancio 2008		Bilancio 2009		Bilancio 2010		Bilancio 2011		Bilancio 2012		Bilancio 2013	
		%		%		%		%		%		%
Ricavi Netti	45.116.952	100,00%	49.234.881	100,00%	49.271.914	100,00%	49.612.742	100,00%	49.500.701	100,00%	49.328.219	100,00%
Costi Esteri	12.758.144	28,28%	13.620.106	27,66%	13.278.363	26,95%	13.901.366	28,02%	15.488.549	31,29%	13.966.623	28,31%
Valore Aggiunto	32.358.808	71,72%	35.614.775	72,34%	35.993.551	73,05%	35.711.376	71,98%	34.012.152	68,71%	35.361.596	71,69%
Costo del lavoro	27.256.713	60,41%	30.291.383	61,52%	29.158.815	59,18%	28.515.362	57,48%	27.531.215	55,62%	27.949.528	56,66%
Margine operativo lordo	5.102.095	11,31%	5.323.392	10,81%	6.834.736	13,87%	7.196.014	14,50%	6.480.937	13,09%	7.412.068	15,03%
Ammortamenti	4.652.056	10,31%	4.777.364	9,70%	5.106.681	10,36%	5.121.420	10,32%	4.961.285	10,02%	4.446.750	9,01%
Reddito operativo Gestione tipica	450.039	1,00%	546.028	1,11%	1.728.055	3,51%	2.074.594	4,18%	1.519.652	3,07%	2.965.318	6,01%
Proventi diversi	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	28.394	0,06%	0	0,00%	-120.000	-0,24%
Reddito operativo	450.039	1,00%	546.028	1,11%	1.728.055	3,51%	2.102.988	4,24%	1.519.652	3,07%	2.845.318	5,77%
Proventi finanziari	45.359	0,10%	15.601	0,03%	11.192	0,02%	8.670	0,02%	3.756	0,01%	1.937	0,00%
Oneri finanziari	896.697	1,99%	500.507	1,02%	539.670	1,10%	484.222	0,98%	515.245	1,04%	449.230	0,91%
Reddito di competenza	-401.299	-0,89%	61.122	0,12%	1.199.577	2,43%	1.627.436	3,28%	1.008.163	2,04%	2.398.025	4,86%
Proventi straordinari e rivalutazioni	2.373.674	5,26%	1.291.774	2,62%	578.712	1,17%	518.781	1,05%	437.624	0,88%	532.469	1,08%
Oneri straordinari e rivalutazioni	752.136	1,67%	641.544	1,30%	802.367	1,63%	797.217	1,61%	220.859	0,45%	1.564.055	3,17%
Reddito ante imposte	1.220.239	2,70%	711.352	1,44%	975.922	1,98%	1.349.000	2,72%	1.224.328	2,47%	1.366.439	2,77%
Imposte	1.205.925	2,67%	1.298.582	2,64%	1.268.904	2,58%	1.267.145	2,55%	1.182.817	2,39%	1.239.621	2,51%
Reddito (Perdita) netta	14.314	0,03%	-587.230	-1,19%	-292.982	-0,59%	81.855	0,16%	42.111	0,09%	126.818	0,26%

De

TAB. 3 - AMTAB SPA: Stato patrimoniale e Finanziario di sintesi - periodo 2008 - 2013
Stato Patrimoniale

IMPIEGHI	Bilancio 2008	%	Bilancio 2009	%	Bilancio 2010	%	Bilancio 2011	%	Bilancio 2012	%	Bilancio 2013	%
ATTIVITA' FISSE	31.089.741	52%	37.592.324	62%	32.881.471	64%	29.595.270	64%	26.287.796	60%	23.736.422	67%
Immobilizzazioni Immateriali	821.367	1%	510.000	1%	461.241	1%	827.770	2%	752.983	2%	602.466	2%
Immobilizzazioni Materiali	30.232.849	50%	35.019.331	58%	31.556.966	62%	27.904.236	61%	24.671.549	56%	21.599.783	61%
Immobilizzazioni Finanziarie	45.525	0%	2.062.993	3%	863.264	2%	863.264	2%	863.264	2%	1.534.173	4%
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO	28.916.264	48%	23.048.196	38%	18.139.132	36%	16.314.117	36%	17.559.421	40%	11.501.391	33%
Scorte di Magazzino	996.871	2%	996.482	2%	1.229.536	2%	1.221.181	3%	1.293.303	3%	1.194.336	3%
Liquidità Differite	23.830.623	40%	21.012.484	35%	15.836.778	31%	13.928.837	30%	15.497.374	35%	9.382.970	27%
Liquidità Immediate	4.088.770	7%	1.039.230	2%	1.072.818	2%	1.164.099	3%	768.744	2%	924.085	3%
CAPITALE INVESTITO	60.016.005	100%	60.640.520	100%	51.020.603	100%	45.909.387	100%	43.847.217	100%	35.237.813	100%

FONTI

	Bilancio 2008	%	Bilancio 2009	%	Bilancio 2010	%	Bilancio 2011	%	Bilancio 2012	%	Bilancio 2013	%
CAPITALE PROPRIO	1.725.619	3%	1.138.387	2%	845.410	2%	927.262	2%	969.373	2%	1.096.190	3%
Patrimonio Netto	1.725.619	3%	1.138.387	2%	845.410	2%	927.262	2%	969.373	2%	1.096.190	3%
CAPITALE DI TERZI	58.290.386	97%	59.502.133	98%	50.175.193	98%	44.982.125	98%	42.877.844	98%	34.141.623	97%
Passività Consolidate	31.984.181	53%	31.973.875	53%	25.416.123	50%	21.163.210	46%	17.537.000	40%	13.567.400	39%
Passività Correnti	26.306.205	44%	27.528.258	45%	24.759.070	49%	23.818.915	52%	25.340.844	58%	20.574.223	58%
CAPITALE DI ACQUISTO	60.016.005	100%	60.640.520	100%	51.020.603	100%	45.909.387	100%	43.847.217	100%	35.237.813	100%

Indicatori di Struttura Finanziaria

	Bilancio 2008	Bilancio 2009	Bilancio 2010	Bilancio 2011	Bilancio 2012	Bilancio 2013
Tasso Capitalizzazione (Cap. Proprio / Cap. Investito)	2,9%	1,9%	1,7%	2,0%	2,2%	3,1%
Tasso copertura Immobilizzazioni (Cap. Netto / Attivo Fisso)	5,5%	3,0%	2,6%	3,1%	3,7%	4,6%

De

TAB. 4 - AMTAB SPA: Rendiconto Finanziario in termini di liquidità - dal 31 dic. 2008 al 31 dic. 2013

	31-dic-08	31-dic-09	31-dic-10	31-dic-11	31-dic-12	31-dic-13
Fonti di finanziamento						
Utile (perdita) dell'esercizio	14.314	-587.230	-292.982	81.855	42.111	126.818
Rettifiche relative a voci che non hanno avuto effetto sulla liquidità						
- ammortamento immobilizzazioni immateriali	111.905	85.085	68.200	86.444	175.704	158.536
- ammortamento immobilizzazioni materiali	4.540.151	4.692.306	5.038.481	5.034.976	4.785.581	4.288.214
- variazioni rimanenze	-148.033	389	-233.054	8.355	-72.122	98.967
- variazione crediti	3.122.065	1.336.838	6.203.573	1.740.099	-1.240.194	6.158.271
- variazione ratei e risconti attivi	734.009	232.434	216.000	25.877	6.064	25.478
- variazione debiti v/fornitori	-765.410	2.795.994	-477.021	-9.052	1.125.353	-907.079
- variazione debiti tributari	273.664	-1.050.791	578.160	783.723	-1.269.074	1.078.213
- variazione debiti v/istituti previdenziali	-155.569	81.265	-129.292	69.485	-52.493	-25.400
- variazione altri debiti	-1.980.331	-3.611.375	-4.409.564	-1.550.980	865.822	-740.961
- variazione ratei e risconti passivi	-2.728.131	2.285.903	-3.196.372	-3.261.185	-2.979.065	-2.739.526
- accantonamento fondo TFR	1.640.599	1.578.119	1.622.297	1.810.365	1.460.985	1.486.920
Totale liquidità generata dalla gestione reddituale	4.659.233	7.838.937	4.988.426	4.819.962	2.848.672	9.008.451
variazione dei conti bancari passivi	691.075	1.981.145	-739.484	-227.708	766.730	-4.806.464
variazione netta immobilizzazioni finanziarie	441.459	-540.092	-44.138	141.965	15.593	-674.391
variazione riserve patrimoniali	3	-2	5	-3	0	-1
Totale	1.132.537	1.441.051	- 783.617	85.746	782.323	- 5.480.856
Totale fonti di finanziamento (A)	5.791.770	9.279.988	4.204.809	4.734.216	3.630.995	3.527.595
Impieghi di liquidità						
investimenti in immobilizzazioni immateriali	317.907	2.200	19.441	452.973	100.917	8.019
investimenti in immobilizzazioni materiali	1.081.419	9.478.788	1.576.116	1.382.246	1.552.894	1.216.448
utilizzo fondo rischi	182.826	566.184	22.601	12.203	264.704	12.022
utilizzo fondo TFR	3.031.623	2.282.356	2.553.063	2.795.513	1.757.835	2.069.881
Totale impieghi di liquidità (B)	4.613.775	12.329.528	4.171.221	4.642.935	3.676.350	3.306.370
Aumento (diminuzione) di liquidità (A-B)	1.177.995	-3.049.540	33.588	91.281	-45.355	221.225
Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio	3.738.770	689.230	722.818	814.099	768.744	989.969
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio	2.560.775	3.738.770	689.230	722.818	814.099	768.744
Aumento (diminuzione) di liquidità	1.177.995	-3.049.540	33.588	91.281	-45.355	221.225

TAB. 5 - AMTAB SPA: Conto Economico a Valore Aggiunto - Tabella di Confronto - periodo 2012

Conto Econom. a Val. Aggiunto	AMTAB SPA		ATAC Roma		AMT Genova		ATAF Firenze		ARST Cagliari		GTT Torino		AMAT Palermo		TPER Bologna	
	Bilancio 2012	%	Bilancio 2012	%	Bilancio 2012	%	Bilancio 2012	%	Bilancio 2012	%	Bilancio 2012	%	Bilancio 2012	%	Bilancio 2012	%
Ricavi Netti	49.500.701	100,0%	1.051.521.514	100,0%	178.708.557	100,0%	74.986.590	100,0%	144.936.470	100,0%	491.771.000	100,0%	97.746.063	100,0%	210.615.204	100,0%
Costi Esterni	15.488.549	31,3%	401.966.783	38,2%	56.003.757	31,3%	27.370.332	36,5%	59.266.818	40,9%	209.386.000	42,5%	25.125.074	25,7%	101.270.120	48,1%
Valore Aggiunto	34.012.152	68,7%	649.554.731	61,8%	122.704.800	68,7%	47.616.258	63,5%	85.669.652	59,1%	282.385.000	57,4%	72.620.989	74,3%	109.345.084	51,9%
Costo del lavoro	27.531.215	55,6%	550.715.875	52,4%	116.375.474	65,1%	54.335.217	72,6%	83.895.648	57,9%	237.839.000	48,0%	69.861.206	71,5%	101.421.791	48,2%
Margine operativo lordo	6.480.937	13,1%	98.838.856	9,4%	6.329.326	3,5%	-6.718.959	-9,0%	1.774.004	1,2%	44.546.000	9,1%	2.759.783	2,8%	7.923.293	3,8%
Ammortamenti	4.961.285	10,0%	230.690.933	21,9%	15.524.938	8,7%	15.358.831	20,5%	852.653	0,6%	42.259.000	8,6%	8.716.775	8,9%	9.676.344	4,6%
Reddito operativo Gestione tipica	1.519.652	3,1%	-131.852.077	-12,5%	-9.195.612	-5,1%	-22.077.750	-29,4%	921.351	0,6%	2.287.000	0,5%	-5.956.992	-6,1%	-1.753.051	-0,8%
Proventi diversi	0	0,0%	0	0,0%	12.495.676	7,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Reddito operativo	1.519.652	3,1%	-131.852.077	-12,5%	3.300.064	1,8%	-22.077.750	-29,4%	921.351	0,6%	2.287.000	0,5%	-5.956.992	-6,1%	-1.753.051	-0,8%
Proventi finanziari	3.756	0,0%	-18.573.272	-1,8%	109.749	0,1%	445.678	0,6%	-1.099.490	-0,8%	7.798.000	1,6%	-2.344.514	-2,4%	-211.561	-0,1%
Oneri finanziari	515.245	1,0%	0	0,0%	2.878	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	6.304.000	1,3%	0	0,0%	0	0,0%
Reddito di competenza	1.008.163	2,0%	-150.425.349	-14,3%	3.406.935	1,9%	-21.632.112	-28,8%	-178.139	-0,1%	3.781.000	0,8%	-8.301.506	-8,5%	-1.964.612	-0,9%
Proventi straordinari e rivalut.	437.624	0,9%	10.832.649	1,0%	897.369	0,5%	24.561.674	32,8%	3.299.042	2,3%	4.845.000	1,0%	1.599.284	1,6%	1.360.294	0,6%
Oneri straordinari e svalut.	220.859	0,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	293.000	0,1%	0	0,0%	4.685.451	2,2%
Reddito ante imposte	1.224.928	2,5%	-139.592.700	-13,3%	4.304.304	2,4%	2.929.562	3,9%	3.120.903	2,2%	8.333.000	1,7%	-6.702.222	-6,9%	-5.289.769	-2,5%
Imposte	1.182.817	2,4%	17.170.530	1,6%	4.202.426	2,4%	-1.900.325	-2,5%	3.065.852	2,1%	2.451.000	0,5%	2.707.166	2,8%	3.700.000	1,8%
Reddito (Perdita) netta	42.111	0,1%	-156.763.230	-14,9%	101.878	0,1%	4.829.887	6,4%	115.051	0,1%	5.882.000	1,2%	-9.409.388	-9,6%	-8.989.769	-4,3%
Indici di Struttura Finanziaria																
Capitale Sociale	CS	€ 199.634	€ 290.700.000	€ 11.428.000	€ 37.698.894	€ 819.000	€ 76.006.664	€ 91.719.133	€ 68.492.702	€ 76.006.664	€ 91.719.133	€ 68.492.702	€ 91.719.133	€ 68.492.702	€ 68.492.702	€ 68.492.702
Patrimonio Netto	PN	969.373	408.932.848	9.051.486	41.159.499	29.035.604	183.218.832	62.526.581	102.501.888	183.218.832	62.526.581	102.501.888	62.526.581	102.501.888	102.501.888	
Tot. Capitale Investito	CI	43.847.217	2.395.994.479	184.936.023	77.075.858	224.884.444	991.706.434	235.228.363	353.922.869	991.706.434	235.228.363	353.922.869	235.228.363	353.922.869	353.922.869	
Attivo Fisso	AF	26.120.666	1.315.816.743	96.408.619	48.736.451	34.844.300	484.434.000	48.555.676	228.966.935	484.434.000	48.555.676	228.966.935	48.555.676	228.966.935	228.966.935	
Tasso Capitalizzazione	PN/CI	2,2%	17,1%	4,9%	53,4%	12,9%	18,5%	26,6%	29,0%	18,5%	26,6%	29,0%	26,6%	29,0%	29,0%	
Indice di Struttura	PN/AF	0,04	0,31	0,09	0,84	0,83	0,38	1,29	0,45	0,38	1,29	0,45	1,29	0,45	0,45	

R

SCHEDA 1

SCHEDA 1 - AZIONI DEL PIANO DI RILANCIO: effetti su Investimenti/Ricavi/Costi

Azione	Investimenti	Minori Costi	Magg. Ricavi	Descrizione Azioni
1	135.000	175.000	90.000	Rimodulazione delle linee
2	200.000	90.000	60.000	Attestamento linee esterne ai Capolinea
3	110.000	-	45.000	Circolari di quartiere
4	80.000	-	60.000	Copertura trasporto Zona Industriale
5	20.000	150.000	65.000	Ridefinizione delle fermate
6	10.000	60.000	-	Eliminazione tratte aggiuntive
7	200.000	90.000	75.000	Strade dedicate e corsie preferenziali
8	350.000	2.400.000	90.000	Ottimizzazione percorrenze dal comprensorio aziendale alla Città.
9	700.000	900.000	390.000	Sviluppo Informatizzazione e Comunicazione Digitale
10	5.430.000	450.000	150.000	Rinnovo e potenziamento parco mezzi di trasporto
11	500.000	-	500.000	Parcheggio Multipiano Policlinico
12	160.000	180.000	50.000	Automazione aree di sosta
13	100.000	210.000	1.300.000	Utilizzo delle risorse umane provenienti dal trasporto diversam. abili
Totale	7.995.000	4.705.000	2.875.000	

SCHEDA 2 - Report al 31/12 "scheda 3 - Conto Economico per Settore" es. 2010 - 2011 - 2012

Esercizio 2010				
Descrizione Margine/Risultato	T.P.L.	Altri Trasporti	Sosta	Totale Report
Risultato Operativo <i>settoriale</i>	€ 890.775	€ 448.959	€ 388.321	€ 1.728.055
Risultato Finale <i>settoriale al 31/12</i>	-€ 704.831	€ 310.200	€ 101.649	-€ 292.982

Esercizio 2011				
Descrizione Margine/Risultato	T.P.L.	Altri Trasporti	Sosta	Totale Report
Risultato Operativo <i>settoriale</i>	€ 1.095.320	€ 377.003	€ 609.901	€ 2.082.224
Risultato Finale <i>settoriale al 31/12</i>	-€ 492.920	€ 274.000	€ 300.775	€ 81.855

Esercizio 2012				
Descrizione Margine/Risultato	T.P.L.	Altri Trasporti	Sosta	Totale Report
Risultato Operativo <i>settoriale</i>	€ 985.316	€ 515.393	€ 27.933	€ 1.528.642
Risultato Finale <i>settoriale al 31/12</i>	-€ 214.065	€ 438.311	-€ 182.135	€ 42.111



COMUNE DI BARI

Avvocatura Civica

2 - DIC. 2014

Prot. N. 22672 inf.
Titolo: _____
Classe: _____
Risposta a nota: _____
Allegati: _____

Bari, _____

Questo documento viene
trasmesso esclusivamente a
mezzo e-mail (art 17 Codice
Amministrativo Digitale D. Lgs n. 7
marzo 2005 n.B2 e ss.mm.)

Al Sig. Direttore
Ripartizione Enti Partecipati e Fondi Comunitari

OGGETTO: Risposta a nota prot. 267639 del 25.11.2014.

In riscontro alla nota prot. 267639 del 25.11.2014 (che si allega), con la quale è stato richiesto parere legale in ordine alla possibilità di devolvere "in via esclusiva i proventi della gestione dei parcheggi" con sosta a pagamento su suolo pubblico e in strutture dedicate nella città di Bari, richiamato il parere espresso con nota prot. 25564 del 2.2.2011, si rileva quanto segue.

In linea di principio, la normativa che regola la materia dei servizi pubblici locali non vieta agli enti locali la stipula di un contratto di servizio per la gestione del servizio in esame che preveda, a fronte della corresponsione da parte del Gestore di un canone annuale all'Ente affidatario (determinato - ad es. - sul numero degli stalli in concessione, sulla loro tipologia e sulla effettiva disponibilità degli stessi) che i proventi da tariffa rimangano al Gestore; tanto a condizione che venga garantito il rispetto del vincolo di destinazione fissato dall'art. 7, comma 7 del codice della strada.

Pertanto, il contratto di servizio dovrebbe specificare le prestazioni affidate al Gestore - rientranti nell'ambito delle attività di cui al cit. art. 7 comma 7 del Codice della Strada - ed imporre allo stesso di utilizzare gli introiti della tariffa e delle somme comunque da esso incamerate per la gestione del servizio in parola, al netto dei costi di gestione (onde evitare, se gli introiti lo consentono, la necessità di compensazioni economiche), per la realizzazione delle finalità indicate dal Codice della Strada.

Al contempo, il contratto di servizio dovrebbe imporre al Gestore un puntuale obbligo di rendicontazione all'ente pubblico affidante, con cadenza



COMUNE DI BARI

Avvocatura Civica

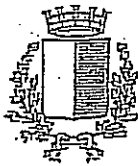
almeno annuale, delle tariffe riscosse e delle somme comunque da esso incamerate. Il contratto a tal fine dovrebbe prevedere meccanismi idonei a garantire che tale rendicontazione sia obiettiva e veritiera. La previsione di tale obbligo è fondamentale e deve essere assistita da un adeguato potere di controllo dell'Ente.

Ciò stante escluso, alle condizioni che precedono, l'obbligo del Gestore di riversare nelle casse dell'Ente affidante gli introiti della sosta, si rinvia al parere di competenza della Ragioneria Generale del Comune per l'inquadramento contabile della natura e tipologia del rendiconto di competenza del Gestore.

Quanto all'affidamento in house, per completezza si precisa che la giurisprudenza ha di recente ribadito che «Così come affermato dalla Corte costituzionale (Corte Cost., sentenza 20 luglio 2012, n. 199), i servizi pubblici locali di rilevanza economica possono essere gestiti indifferentemente mediante il mercato (ossia individuando all'esito di una gara ad evidenza pubblica il soggetto affidatario), ovvero attraverso il c.d. partenariato pubblico-privato (ossia per mezzo di una società mista e quindi con una 'gara a doppio oggetto' per la scelta del socio o poi per la gestione del servizio), ovvero attraverso l'affidamento diretto, in house, senza previa gara, ad un soggetto che solo formalmente è diverso dall'ente, ma ne che sostituisce sostanzialmente un diretto strumento operativo, ricorrendo in capo a quest'ultimo i requisiti della totale partecipazione pubblica, del controllo (sulla società affidataria) 'analogo' a quello che l'ente affidante esercita sui propri servizi e della realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della sua attività con l'ente o gli enti che la controllano. L'affidamento diretto, in house, di servizi pubblici - lungi dal configurarsi come un'ipotesi eccezionale e residuale di gestione dei servizi pubblici locali - costituisce invece una delle (tre) normali forme organizzative delle stesse, con la conseguenza che la decisione di un ente in ordine alla concreta gestione dei servizi pubblici locali, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento diretto, in house (sempre che ne ricorrano tutti i requisiti delineatisi per effetto della normativa comunitaria e della relativa giurisprudenza), costituisce frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere adeguatamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano e che, come tale, sfugge al sindacato di legittimità del giudice amministrativo, salvo che non sia manifestamente inficiata da illogicità, irragionevolezza, irrazionalità ed arbitrarietà, ovvero non sia fondata su di un altrettanto macroscopico travisamento dei fatti» [CONSIGLIO DI STATO, SEZ. V. - sentenza 10 settembre 2014 n. 4599].

Distinti saluti.

Avv. Rosa Cioffi



COMUNE DI BARI

Ripartizione Enti Partecipati e Fondi Comunitari

Protocollo n. 26763B

Bari, 25.11.2014

Questo documento viene trasmesso
esclusivamente a mezzo e-mail
(art. 47 Codice Amministrazione Digitale
D. Lgs. 7 marzo 2005 n.82 e ss.mm.)

Oggetto: Affidamento del servizio relativo alla sosta ed alla mobilità. Richiesta parere.

Alla Ripartizione Avvocatura
Gent.ma Avv. Rosa Cioffi

SEDE

Al fine di poter addivenire alla definitiva contrattualizzazione del servizio inerente la gestione della sosta e della mobilità affidata alla soc. AMTAB S.pa. , giusto quanto disposto, in primis, dalla deliberazione di G.C. n. 118 del 27.02.2004 avente ad oggetto " Approvazione del documento finale di prefattibilità , sosta e mobilità e relativo affidamento della gestione all'AMTAB Patrimonio S.p.a" nonché dalle successive deliberazioni di GC n. 464 del 25.05.2007 e n. 1128 del 20.12.2007 aventi ad oggetto rispettivamente " Istituzione Zona a Traffico Limitato nella Città vecchia di Bari e affidamento gestione all'Amtab Servizio Spa " e " Perimetrazione della Zona di particolare rilevanza urbanistica e istituzione Zona a sosta Regolamentata VII, VIII e IX Circostrizione".

In particolare con la deliberazione di G.C. n. 118/2004 si provvedeva ad affidare in termini provvisori oltre che il servizio pubblico di gestione della aree a pagamento anche tutta una serie di attività elencate dal n. 1 al n. 14.

Premesso quanto sopra, si chiede parere legale in merito ad una possibile diversa interpretazione della norma di cui al l'art. 7, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992 nei termini di seguito riportati.

Atteso che dagli atti sopra indicati risulta che la società AMTAB spa sia affidataria di un servizio che non riguarda il solo e semplice controllo delle soste a pagamento, ma anche la gestione del suolo pubblico attraverso la manutenzione delle strutture costituenti i parcheggi, la manutenzione delle attrezzature meccaniche e della segnaletica orizzontale e verticale, servizio di custodia , manutenzione, allocazione e rimozione transenne verticale di urgenza connessa alla mobilità urbana ecc, appare pacifica la volontà consiliare di affidare la gestione del servizio pubblico, parcheggi a pagamento, a soggetto diverso dall'ente stesso proprietario delle strade, infatti gli organi deliberativi rinviando agli uffici competenti " la redazione del contratto di servizio cui dovranno essere contenute tutte le obbligazioni ed i compiti affidati alla società concessionaria dei servizi sui indicati

De



COMUNE DI BARI

Ripartizione Enti Partecipati e Fondi Comunitari

Pertanto per effetto della concessione che l'ente stesso delibera a favore di Amtab spa dovrebbe configurarsi l'applicabilità dell'art. 117 TUOEL, terzo comma, ovvero la riscossione della tariffa da parte del soggetto che gestisce il servizio stesso.

La questione che ha reso ad oggi non ancora attuata la contrattualizzazione del servizio potrebbe dirimersi qualora fosse possibile interpretare l'inciso di cui al comma 7 dell'art. 7, codice della strada, "in quanto spettanti agli enti proprietari della strada", non nel senso che i suddetti proventi spettano in ogni caso ai proprietari dell'area ma nel senso che tali proventi spettano all'ente proprietario salvo diversa convenzione tra l'ente stesso ed il concessionario. Una tale interpretazione sembra essere la più fedele a ciò che accade normalmente in diverse realtà operative, vedi il Comune di Torino e Genova, ove, in genere, ai concessionari che si occupano non solo del semplice controllo delle soste a pagamento, ma anche della gestione del suolo pubblico (per esempio la manutenzione delle strutture costituenti i parcheggi, la manutenzione delle attrezzature meccaniche e della segnaletica orizzontale e verticale, la progettazione e costruzione dei parcheggi in superficie e sotterranei), il Comune devolve in via esclusiva i proventi della gestione dei parcheggi stessi. In attesa di cortese riscontro si invitano cordiali saluti.

IL DIRETTORE

Dott.ssa Rosalba Cirillo

Il presente verbale viene sottoscritto nei modi di legge:

IL PRESIDENTE
Pasquale Di Rella

IL SEGRETARIO GENERALE
Mario D'Amelio

Si certifica che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio on line del Comune dal 30/12/2014 e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi.

Il Direttore di Ripartizione
Marta Minichelli

Bari, 30/12/2014

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Su relazione dell'incaricato si certifica che la presente delibera è stata pubblicata all'Albo Pretorio on line del Comune di Bari dal 30/12/2014 al 13/01/2015.

L'incaricato

Bari, 15/01/2015

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva per decorrenza dei termini di pubblicazione di cui all'art. 134 TUEL.

Responsabile dell'Albo
Pretorio---
Serafina Paparella

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del d.lgs n. 82/2005, del t.u. n. 445/2000 e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico è memorizzato digitalmente ed è rintracciabile sul sito internet <http://albo.comune.bari.it>