

Il **PRESIDENTE** invita il Sindaco a relazionare sull'argomento.

SINDACO: Il Commissario Straordinario con delibera n. 1 del 2004, aveva presa atto degli elaborati relativi al progetto di riorganizzazione del Servizio Trasporto Pubblico Locale, aveva approvato lo schema di Piano triennale del Trasporto Pubblico ed aveva trasmesso il piano all'AMU per verificare le concrete modalità operative ed elaborare una proposta definitiva di piano trasporto pubblico locale. L'AMU in data 27 agosto 2004 ha trasmesso la relazione della prima fase di attuazione. Si tratta di un progetto complesso ed in quella occasione aveva proposto anche un budget revisionale 2004. Si trattava di un budget relativo al 30 giugno 2004, in cui si stimava che il contributo del Comune veniva fissato in 540.000 euro; in effetti il Comune ha stabilito un contributo di 530.000 a cui si aggiungono i 15.000 euro relativi a servizi che il Comune acquista. La maggior parte dei ricavi dell'AMU derivano da prestazioni di servizi che provengono dall'Amministrazione Provinciale di Avellino che provvede al riparto dei finanziamenti per le società di trasporto pubblico locale. Il bilancio previsionale 2004 arriva con un pò di ritardo, ma il CdA ci chiede di approvare il Piano perché consente all'AMU di avviare una più solida trattativa con la Regione e con la Provincia per la individuazione delle linee di trasporto obbligatorie che riguardano il Comune di Ariano. La Commissione comunale in data 16 dicembre ha esaminato la proposta ed ha espresso parere favorevole precisando che le eventuali osservazioni saranno presentate in sede di consiglio comunale.

Il Cons. **DE GRUTTOLA:** come presidente della Commissione informo che per spirito di responsabilità la Commissione ha dato parere favorevole al Piano Trasporto. Però ad un attenta lettura sono state in esso riscontrate molte deficienze. In primo luogo ci sono molte linee che vengono ridotte a meri servizi scolastici e quindi, molta popolazione avrà difficoltà. Ad es. la linea Valleluogo, Tesoro, Piano Taverna, San Liberatore ed altre, delle tre corse giornaliere si vedono soppresse una linea. Si fa notare che è stato previsto il servizio a chiamata, ma la proposta è carente in quanto non vengono ben precisate le modalità di svolgimento; in sostanza una persona che vuole andare ad Ariano lo deve stabilire il giorno prima. Questa limitazione delle linee viene giustificata con la necessità di dover fare dei tagli di costi o meglio tagliare quelle corse dove c'è poco richiesta: ad es. quella di Vascavino dove ci sono in media 5 persone che prendono l'autobus; se ciò è vero bisogna usare lo stesso sistema per tutte le corse. Altri problemi sono i capolinea; in particolare si riferisce al bivio di Villanova dove tutti sanno che non esiste lo spazio per la manovra. Il piano deve essere rivisto.

DE PASQUALE: Questo problema era stato sollevato con una richiesta di convocazione del consiglio da parte di 6 consiglieri della minoranza perché è un problema di grande rilevanza per la città, per lo sviluppo occupazionale e per la risoluzione di tanti problemi. L'Amministrazione oggi porta questo problema come un proprio argomento: va bene lo stesso. Il cons. De Gruttola ha sollevato alcuni problemi che possono essere risolti dal CdA, ma i problemi fondamentali sono molto diversi. Ricorda che fino al 2000 - 2002 eravamo l'unica città di Italia che gestiva il servizio trasporti in economia; prima c'era la Città di Torre del Greco che l'ha risolto circa 10 anni fa. Da una grande intuizione del sindaco Melito e dell'allora assessore ai trasporti Lombardi fu dato corso alla trasformazione della gestione di questo servizio che costava al comune di Ariano 2 miliardi all'anno; miliardi che erano sottratti ad una serie di servizi. Con questa intuizione dell'Ass. Lombardi si ebbe la trasformazione nel 2002 della gestione da servizio in economia ad azienda speciale, cosa che è stato il presupposto per la trasformazione in Spa, l'unica via prevista per entrare nel ciclo dei contributi regionali. Nel 2003 c'è stato il passaggio da Azienda Speciale a Società per azioni. Nel luglio 2003 questa società è stata iscritta alla Camera di Commercio e da quel momento Ariano è entrato nel circuito regionale dei contributi per i servizi minimi e per il 2003 ed il 2004 si è avuto un contributo regionale annuale di 381.000 euro. Ma se non si approva il piano Trasporti la Regione non riconosce più il contributo perché tale contributo va sulle linee

minime essenziali e tali linee erano previste in 211.000 km circa; con il piano trasporti si prevede di arrivare a 480.000 km ed avere quindi un introito più rilevante. Per questo motivo abbiamo sollecitato questo piano trasporto. La richiesta di approvazione era legata non solo a questo fatto ma anche alla seconda fase e cioè all'ingresso dei privati in questa società. Abbiamo due anni di tempo dal giugno 2003, e cioè fra sei mesi, per fare un bando per la partecipazione dei privati, in caso contrario si ritornerà alla gestione in economia con tutti i danni conseguenti. Naturalmente se i soci privati entrano in questa società devono avere la possibilità di avere dei vantaggi economici; l'Amministrazione precedente per rendere appetibile l'ingresso dei privati aveva ipotizzato di affidare all'Amu anche la gestione dei parcheggi. L'intenzione dell'Amministrazione, per come si sta muovendo sul problema del parcheggio, è molto pericolosa perché al punto 8 dell'odg troviamo "Gestione parcheggi – determinazioni" e nel fascicolo troviamo che l'Amministrazione Comunale vuole fare una gara di appalto per affidare la gestione dei parcheggi, privando quindi l'AMU di una entrata e di un patrimonio sicuro con conseguente riduzione della convenienza dei privati di partecipare al bando. Optando, invece, per la gestione del parcheggio da parte dell'AMU l'affidamento può avvenire in modo diretto risolvendo l'annoso problema dei dipendenti. Si sa infatti che l'AMU ha 30 o 31 dipendenti, alcuni sono part time e se non si trova una collocazione per questo personale prossimamente dovrebbe essere licenziato. Invece con una società che si potenzia con la gestione dei parcheggi, e con l'ingresso dei privati si hanno le potenzialità per una migliore gestione ed avere quindi la garanzia di avere a tempo pieno questi dipendenti part time. Invito l'Amministrazione Comunale a valutare bene le prossime mosse e ad attivarsi subito per il bando di gara per l'ingresso dei privati, che entreranno se l'AMU gestirà i parcheggi, il trasporto scolastico, che è un servizio pubblico locale, e lo potremo inserire come incremento delle linee minime locali e quindi avere maggiori contributi, maggiori risorse e quindi tutto un pacchetto per la stabilizzazione di questa società che potrebbe pervenire al pareggio senza incidere eccessivamente sulle casse comunali e dare occupazione certa a 19 persone che stanno operando in maniera precaria. Propone di approvare il piano trasporti, ritirare l'argomento iscritto al n. 8 dell'odg e fare il bando per l'ingresso di privati.

SAVINO: Il cons. De Pasquale è stato esaustivo sull'argomento. Ritengo tuttavia di porre l'attenzione sull'ultima parte. L'Amministrazione Comunale ha costituito la società non per appiattirsi o gestire i soldi provenienti da una parte o dall'altra, ma per dare quello spirito di azienda, che doveva raggiungere lo scopo di snellire la gestione, assicurare la manodopera, incrementare il personale e cercare di fare qualcosa di positivo e predisporre bilanci triennali. Da analisi fatte sulla base dei dati forniti dall'AMU, emerge una forte preoccupazione; si denota un appiattimento del CdA che non riesce a dare un minimo spiraglio rispetto a quello che vuole fare. Il cons. De Pasquale afferma che se dovessimo dare in gestione i parcheggi la società potrebbe andare in pareggio; noto che vi è un utile di esercizio che è simbolico. Questa è una società che perde il 75 per cento; l'utile di esercizio viene dal contributo della Regione e dal contributo del Comune. Abbiamo costi per 782.000 euro, mentre l'unica risorsa in proprio al 31 ottobre sono 221.000 euro pari al 26% e per la parte rimanente interviene l'Amministrazione Comunale e la Provincia. Se dovessimo approvare questo programma andremmo ad aumentare i costi perché quando una azienda è in perdita più aumenti la produttività più aumenti le perdite. Il CdA ha fatto delle simulazioni sul passaggio di cinque dipendenti da part time a tempo pieno, ma non ha fatto una sola simulazione per dire: in tre anni vogliamo cercare di portare questa azienda da queste perdite a questa minore perdita perché non è possibile l'utile; avrebbe potuto dire che avrebbe voluto la gestione dei parcheggi. Sarebbe un errore affidare questo servizio sulla base di come stanno gestendo i trasporti. L'Amministrazione Comunale deve fare molta attenzione perché abbiamo il dovere di far gestire la cosa pubblica nel migliore dei modi, altrimenti viene meno il motivo per cui è stata costituita la Spa; si poteva continuare con la gestione diretta e ciò è vero in quanto se non avessimo avuto la società avremmo avuto minori costi relativamente a tante cose. Con la gestione in proprio riusciamo a coprire parzialmente il carburante, la manutenzione e assicurazione; per tutto il resto non riusciamo trovare la copertura. Lo spirito della società è quello di ridurre i costi; il CdA doveva trovare in due anni un partner, fare qualche proposta. Oggi si approva un budget che è quasi un consuntivo. Comunque oggi abbiamo il compito di vedere come

incrementare questa azienda e tutelare il capitale di questa azienda; quando più una azienda va bene tanto più può aumentare il personale. Dopo un anno e mezzo era auspicabile avere una svolta nella gestione della società.

Il Cons. **LEONE**: si tratta di un argomento molto importante che viene da lontano come ricordato dal cons. De Pasquale. Il merito della trasformazione in società va all'assessore regionale Cascetta, tramite Enzo Caso. Quando nacque questa società furono stabilite delle regole e cioè che vi fosse un Consiglio di Amministrazione e che la Società dovesse essere corposa per renderla appetibile. Furono individuati degli obiettivi e fu data una scadenza e cioè che entro due anni dalla costituzione questa società diventasse una società mista. In questi mesi anziché di pensare a fare il bando, indipendentemente da chi lo doveva fare, si è perso tempo perché non interessava fare il bando ma interessava stabilire chi mettere nel Consiglio di Amministrazione. Quando una Amministrazione Comunale amplia il CdA della società e tale consiglio è rappresentativo soltanto della parte pubblica, si chiudono le porte alla parte privata. In tal modo viene preclusa la possibilità di portare linfa nuova, che poteva dare una mano a far diminuire il passivo dell'AMU.

Questo piano comunque va approvato, ma è un piano monco perché non affronta alcune problematiche da salvaguardare. La prima riguarda l'aspetto economico, l'altra il problema del personale. Vi sono 19 persone part time; poi si legge nel Piano che cinque possono passare a tempo pieno perché altre cinque vanno in pensione, ma poi non ci vanno. E' quindi necessario vigilare perché ci si potrebbe trovare soltanto con del fumo senza nulla di concreto.

Poi c'è il problema del bando per l'ingresso dei privati. Il privato che deve entrare deve essere un soggetto che deve avere esperienza nel settore e deve vedere una fonte di guadagno in questa società. Se si vuole ridurre questa società all'osso non si vede chi può essere interessato ad entrare, sapendo che si avranno perdite. Quando si svuota una società perché si vuole togliere la gestione dei parcheggi, si vogliono togliere 500 mila euro assegnati per costruire il deposito, ciò vuol dire che si vuole ridurre la potenzialità e l'appetibilità di questa società. Perché si vuole fare questo? Sarebbe necessaria una spiegazione tecnica. La necessità di fare entrare un privato, auspicabilmente l'AIR, è legata a due motivi. Il primo perché molte corse dell'AIR potrebbero diventare corse dell'AMU; il secondo perché il piano trasporto dell'AIR ha previsto non più lo snodo a Piazza Mazzini ma a Cardito, perché tutte le corse extra urbane faranno capolinea a Cardito. E quindi da Cardito al centro storico si avranno corse urbane a carico del Comune. Ci si può fare carico di questo servizio solo se l'Ente Regione dai 211.000 km di contributo passa ad oltre 400.000 km. E' di queste cose che si dovrebbe discutere e si dovrebbe fare in modo che l'AIR, o altra società importante, entri nell'AMU non necessariamente con il 49%, ma con il 40 o 43%, assicurando anche il servizio trasporto scolastico per il quale c'è gente che lavora e per il quale la Regione assicura un contributo regionale che dovrebbe essere inglobato anche per attuare il famoso servizio a domanda. Non è la corsa in più o in meno che produce perdite; anche questo deve essere valutato, però ci sono punti fermi dai quali non si può sfuggire.

Il Cons. **LO CONTE FRANCESCO**: Ricorda l'impegno dell'Amministrazione Provinciale sul problema. Ricorda che una volta attribuita la delega alla Provincia insieme al cons. Cusano che faceva parte della commissione trasporti, si è attivato ed ha inserito in quella commissione anche Caso ed è stato iniziato un discorso comune, e, a livello provinciale per la prima volta si è parlato del problema trasporti di Ariano. Grazie al collega Grifone, con Cascetta e con Covotta si è riusciti ad avere questo finanziamento. Successivamente si è tentato di far raddoppiare questo contributo. L'Assessore Grifone è venuto anche ad Ariano ma non si è raggiunto l'obiettivo perché probabilmente mancava questo documento importante. Sicuramente saremo uniti in Provincia su questa battaglia. In questo caso per la prima volta il Comune si troverebbe nella condizione di non dover sopportare un grosso impegno finanziario. Oggi la quota del Comune è di 500.000 euro; quando ricoprivo la carica di assessore ai trasporti l'importo del disavanzo a carico del Comune era di un miliardo e mezzo di lire. Ritengo che si possa arrivare al pareggio con questo contributo regionale. Rivolgo l'invito all'intero consiglio sulla necessità di irrobustire questa società. E' stata costituita una società pubblico - privata; deve essere pubblicato il bando che deve essere fatto dal Comune di Ariano Irpino per trovare il socio privato. Spero che la cooperativa che gestisce il

trasporto alunni voglia entrare in questa società come socio privato, perché solo attuando una sinergia con la cooperativa che gestisce un servizio che costa al Comune circa 400.000 euro si può cominciare a parlare di una società robusta. Chiedo inoltre di rivedere la decisione sulla gestione del servizio parcheggio, perché è necessario dare fiducia alle persone che vi lavorano. Sarebbe opportuno allargare il discorso a tutti i parcheggi e non solo a quello multipiano, verificando quanto si è incassato in tutti questi anni di gestione. Sarebbe inoltre opportuno rimodulare alcune tariffe.

Il Cons. **SANTORO**: Quello che è mancato nella stesura di questo piano è la concertazione tra tutti gli attori che rappresentano il trasporto locale. Una società pubblica diviene appetibile se è in grado di dare degli utili e quindi remunerare il capitale investito. Non si è pensato a cosa deve rappresentare questo Piano. Dagli interventi di questa sera si è continuato ad andare nella logica dell'assistenzialismo e non della qualità del servizio. Sarebbe opportuno che il Presidente dell'AMU illustrasse questo Piano e chiarisse quali sono state le linee guida che hanno portato alla definizione di Piano. Chiedo di sapere se il Presidente intende accogliere la richiesta di far intervenire il Presidente dell'AMU che è tra il pubblico.

Il problema di fondo è che bisogna migliorare il servizio e rendere percepibile il servizio; oggi la gente vede le circolari che vanno avanti ed indietro ma non sono piene perché la gente non percepisce il servizio e preferisce arrivare nel centro storico con le macchine e non prendere il mezzo pubblico.

Il **PRESIDENTE** non vede la necessità di far intervenire il Presidente dell'AMU.

Il Cons. **SANTORO CONTINUA**: questa è la dimostrazione dello spirito antidemocratico del Presidente. Ribadisco quanto affermato in merito alla scarsa percezione da parte del pubblico della qualità del servizio; oltre al fatto di incrementare le linee minime essenziali: e qui è mancata la concertazione con gli attori locali, provinciali e regionali. Con il piano, dovrebbe ora migliorare la qualità del servizio in modo da avere maggiori entrate e quindi maggiori utili che sono gli elementi essenziali per rendere appetibile la società. Non si può gestire un servizio se c'è uno scontro tra gli attori principali. Per poter potenziare la società di dovrebbe sconsigliare l'uso delle macchine da Cardito e dai Martiri per arrivare al centro storico, ma ciò è possibile soltanto con un servizio efficiente e di qualità che, come tale, deve essere percepito dalla gente. Per avere positivi sviluppi in futuro bisogna parlare di mobilità complessiva che comprende il piano parcheggio, il piano traffico, ecc.: In sostanza è fondamentale non segmentare il servizio. Inoltre non si deve ridurre il capitale sociale, perché una azienda solida si vede anche dal capitale sociale. Su questa società ci sono molte attenzioni non solo da parte di chi ci lavora, ma anche da parte delle cooperative e di altri operatori; bisogna cercare di costruire e non di distruggere, come si è fatto fino ad oggi.

Il Cons. Sen. **FRANZA**: La discussione si è attenuta al tema ed è stata molto interessante ed approfondita. Poiché non sono un tecnico, ho fatto valutare il documento nella sezione di Forza Italia e ne sono venute fuori alcune osservazioni che il gruppo ha condiviso. La prima osservazione è che occorre preliminarmente evidenziare che il P.T. dell'AMU non è stato redatto dal Consiglio di Amministrazione ma bensì della ditta SEDITER s.a.s. di Napoli. Questo ha determinato, pur riconoscendo l'indubbia professionalità del personale della Sediter s.a.s., una scarsa conoscenza del territorio, delle abitudini e delle esigenze dell'utenza Arianese, producendo un piano che risente molto delle cognizioni teoriche ma si cala poco nella realtà locale e specifica delle esigenze della popolazione e del modo di risolvere i problemi relativi alla mobilità nella nostra Città. Manca un approfondito studio dell'utenza (orari di maggiore afflusso, orari di entrata ed uscita delle scuole, periodi di maggior richiesta del servizio come ad esempio i periodi dell'estate Arianese, o delle altre manifestazioni a carattere culturale e ricreativo. Si integra poco con le previsioni politiche dell'Amministrazione della Città, come il progetto "Ariano in vetrina", piano del commercio ed altro. Non contiene alcun riferimento, né studio, sul rilascio delle attività turistico – alberghiere della nostra città, e conseguente adeguamento dei servizi della mobilità, né sull'impatto ambientale e sul contenimento dell'inquinamento nei centri urbani. Non fa alcun riferimento ad altri vettori del trasporto, come AIR, Ferrovie, Marozzi, altre ditte private di noleggio ecc. e non fa alcun

riferimento ad integrarsi con loro per migliorare la mobilità nella nostra città. Dà scarsa valorizzazione alle risorse umane ed alle professionalità interne all'azienda, infatti prevede (cosa peraltro già attuata) l'assunzione di una figura dirigenziale dall'esterno anziché la valorizzazione di figure che attualmente svolgono un ruolo amministrativo interno e che sono in esubero rispetto alle reali esigenze del personale amministrativo dell'azienda. Prevede il passaggio di 5 unità (autisti) su

19, dal part-time a full-time, pone nel piano la previsione del pensionamento di personale (5 unità) senza tener conto della legge 54/82 e della legge 243/04 che sanciscono il diritto degli stessi a rimanere in servizio, i primi due fino al raggiungimento del massimo contributivo, e gli altri tre fino al 31.12.2007 (bonus). Ritengo comunque che sarebbe più opportuno (contrariamente a quanto consigliato dalla Sediter) aumentare la percentuale di part-time a tutti in egual misura, anziché portare a full-time solo 5 su 19. Non fa cenno alla cosiddetta "Qualità Totale" (qualità in ogni fase della produzione del servizio, come pulizia, manutenzione e rapporti personale/utenza) né ai controlli degli standard di qualità finale. Contiene alcune previsioni, in verità piuttosto aleatorie, di ordine politico come la gestione dei parcheggi, il trasporto scolastico ed il servizio all'utenza, ma un piano come quello di cui si discute, deve contenere le linee programmatiche generali di obiettivi, ma deve essere molto esaustivo dal punto di vista tecnico. Il piano accenna alla gestione dei parcheggi senza però fare alcuna previsione tecnica sulle modalità operative di conduzione, né una previsione approfondita sul piano economico e del servizio da dare all'utenza, né infine una previsione di utenze effettiva e delle modalità di integrazione del Trasporto Locale con il servizio parcheggi nel centro città. Stessa cosa dicasi per il trasporto scolastico, ora assicurato da ditte private. Non vi è uno studio esperito circa il numero degli scolari, nonché sugli orari e sui plessi scolastici frequentati e conseguentemente sulla programmazione (in modo realmente eseguibile e non per idee) del trasporto di reali fasce di utenza, con il relativo preventivo economico di gestione di tale servizio. Ritengo che il piano sia da attuare per quelle parti condivisibili, come l'istituzione del servizio navetta nel centro storico ed il potenziamento della linea 1. Va integrato su alcune linee come la linea 3 ove va ampliato il servizio fino alle ore 14,30 anziché fermato alle ore 13,00 per permettere agli studenti dell'ITIS del Rione Martiri che finiscono le lezioni alle ore 14,00, di rientrare in centro o al terminal - bus di piazza Mazzini. Va modificato alle previsioni dell'utilizzo del personale dipendente, ivi compreso i mancati pensionamenti nonché la figura dirigenziale. Va bocciato nella parte in cui prevede l'acquisto di autobus usati e quindi di scarsa affidabilità, ma bisogna sollecitare il raggiungimento dell'obiettivo dei ricavi del 35% dell'intero costo, in modo da fruire di ulteriori contributi Regionali e poter procedere all'acquisto di bus nuovi. Va integrato anche prevedendo l'internalizzazione di alcuni servizi accessori al trasporto, come la pulizia dei mezzi nonché (e soprattutto) la manutenzione ordinaria ed, a lungo termine, anche l'intera esigenza manutentiva dell'azienda, tanto da realizzare anche una più proficua utilizzazione e valorizzazione delle risorse umane interne alla stessa azienda e con costi decisamente minori degli attuali. Un ultimo accenno va fatto all'accordo azienda- Organizzazioni Sindacali del 21.07.2004 che prevede una diversa utilizzazione di parte di personale senza che vi fosse un piano industriale approvato dall'Assemblea dei soci (Comune di Ariano Irpino). Ritengo comunque che ad integrazione del piano TPL debba prevedersi un capolinea degli autobus urbani nella zona "Calvario", nella piazza che residuerebbe dall'abbattimento della parte superiore dell'edificio parcheggio (cosiddetto belvedere), onde migliorare il servizio nel centro storico e rendere un servizio più efficiente anche all'utenza del noto parcheggio coperto. Allo stesso modo ritengo vada previsto un Terminal - Bus esterno alla città per il trasporto extraurbano, e da qui realizzare un efficiente servizio navetta con il centro, il che si integrerebbe a beneficio del piano traffico approntato dall'Amministrazione, e porterebbe un aumento di ricavi dal trasporto a biglietti, nonché fornirebbe un miglior servizio all'utenza.

Cons. NINFADORO: è evidente, anche dalla relazione del sen. Franza, che manca un raccordo tra l'AMU ed il socio di maggioranza; se tale raccordo ci fosse stato, alcune giuste osservazioni fatte potevano essere recepite nel Piano. Bisogna sempre tener presente che parliamo sempre di un servizio pubblico importante per una città come Ariano che è morfologicamente particolare. Risulta che vi sono 2500 persone al giorno che prendono il servizio pubblico, ciò significa che ha

un impatto sociale notevole perché il 10 per cento della popolazione utilizza il servizio. Rispetto a questo è necessario assicurare il massimo impegno per far sì che questo servizio sia svolto al massimo delle possibilità, con il massimo dell'efficienza, nel rispetto delle persone che vi lavorano. Si parla di uno dei settori che ha come obiettivo il pareggio del bilancio. Non per polemica, ma è necessario ricordare ciò che è avvenuto nei mesi scorsi. Sono intervenuto in questo consiglio quando ho invitato il Sindaco ad astenersi dal nominare nel consiglio di amministrazione

due dipendenti comunali perché vi era una certa incompatibilità; sono stati emanati provvedimenti, c'è stato un ricorso al TAR, c'è stata una sospensiva e mi auguro che questa fase che riguarda la stabilizzazione del controllo della società sia ultimata e che, a mente serena si possa discutere in maniera costruttiva su come potenziare al massimo questo servizio. Spero che vi sia la giusta sinergia tra il Consiglio di Amministrazione e l'azionista unico. Quando è stato avviato questo percorso vi era un obiettivo finale: quello di trovare una sinergia obbligatoria tra la parte pubblica che è il Comune ed una parte privata che deve ancora entrare in questo percorso. Il privato che intende entrare in una azienda ha bisogno di prospettive. Ci sono tanti privati che possono entrare perché possono trovare in questo progetto industriale e sociale una loro remunerazione ed un loro ritorno ed il Comune deve poter dire che è stato dato il meglio di ciò che era possibile; dare. Perciò si pensava di potenziare il capitale della sociale ad esempio portando nella società parcheggi, invece si pensa di ridurre il capitale sociale. Si deve creare un collegamento con il Piano provinciale e Regionale, far capire che Ariano fa parte integrante di un progetto più generale. Oggi c'è una idea imprenditoriale nei trasporti. C'è un grande lavoro da fare ed il percorso è appena iniziato. Si deve salvaguardare il personale e dare un buon servizio alla città.

SI ALLONTANA IL CONS. NISCO: PRESENTI 18

SI ALLONTANA IL CONS. SAVINO: PRESENTI 17

Cons. Bevere: Ritornare sulle polemiche non fa più bene a nessuno oggi. Il sen. Franza ha fatto il check – up del piano trasporti ;l'avremmo potuto fare anche noi. Il Piano trasporti è certamente perfettibile, quando si indicano dei suggerimenti si danno anche delle soluzioni economiche e di soluzioni su questo percorso così come è stato intrapreso non mio pare che ce ne siano molte. Oggi un imprenditore privato non darebbe un euro in questa attività. Sono state fatte scelte sbagliate, ci voleva una ragionevolezza da entrambe le parti. C'è una tappa finale alla quale l'Amministrazione darà il suo contributo definitivo. Iniziare questo percorso in modo sbagliato significa disincentivare l'interesse del privato. Oggi si vuole togliere il parcheggio, si vuole togliere qualche altro servizio, si vuole ridurre il capitale sociale e alla fine di questo ragionamento si deve dimostrare che questa amministrazione è stata deficitaria. Ma questo non porta nulla di buono né alla città né a quei dipendenti che oggi vivono con 500 euro al mese né agli utenti di quelle contrade che escono fuori. Si tratta di problemi che hanno afflitto tutte le amministrazioni da 30 anni a questa parte. Per ridurre le perdite bisogna fare un percorso comune. Voi avete intrapreso un percorso, quello di togliere il parcheggio, che io ritengo non sia corretto funzionalmente rispetto al progetto definitivo. Dico solo di usare il buon senso e trovare una soluzione giusta che non penalizzi l'utente e non penalizzi chi oggi è in attesa di lavoro. Questi sono i due obiettivi principali. Si potrebbe parlare dei grandi problemi, del progetto regionale, di che cosa siamo noi all'interno di quel progetto, ma questo non è il momento adatto per parlare di questa cosa.

Il Sindaco: tutti noi abbiamo a cuore la sorte della società e dei lavoratori, ma tutti noi sappiamo anche che bisogna rendere un servizio all'altezza per avere più ricavi che vengano dall'utenza. Il primo punto da sottolineare è che siamo consapevoli che ci sono 19 lavoratori a tempo parziale, ma dal piano non viene una soluzione per questi lavoratori; viene un pannicello caldo e cioè che vi sono persone che vanno in pensione nel 2004. Alcune modifiche hanno consentito a queste persone di rimanere in servizio e quindi non c'era un piano che garantisse ai lavoratori part – time di avere una garanzia per il passaggio a tempo pieno. Questo passaggio dal piano non si evince. Queste persone hanno il diritto a lavorare di più e guadagnare di più. Cosa si può fare? Non è il parcheggio che risolve il problema, perché qui si parla di uno studio di fattibilità da sottoporre al

Comune; ma dall'altro c'è il fatto che i parcheggi oggi sono estremamente automatizzati, quindi l'idea del parcheggiatore o dell'ausiliario del traffico è sbagliata. Oltretutto l'ausiliario del traffico non rientra nella declaratoria del CCNL per queste persone che sono inquadrate come autisti; quindi gli autisti non potrebbero fare gli ausiliari del traffico. Lo fanno a Napoli perchè ci sono centinaia di autista ex ATAN, ora ANM, che controllano le corsie preferenziali e controllano se sono stati messi i grattini sul cruscotto. Questo lavoro non potrebbe essere svolto dai 19 autisti part time. Quindi la gestione determinerebbe l'assunzione di ulteriore personale, probabilmente part time, che andrebbe a ridurre gli utili di questo centro - costo che sarebbe il parcheggio. Oggi dobbiamo garantire che i due parcheggi vengano apprezzati, ed a tale scopo l'Amministrazione con un costo assolutamente politico, lo 0,25 euro ad ora, sta tentando di abituare le persone di Ariano ad utilizzare i parcheggi coperti. Solo in questa situazione si potrebbe agganciare il servizio navetta che potrebbe essere un elemento per incrementare i ricavi dell'AMU. Il passaggio successivo è quello di creare una zona ampia a traffico limitato nel centro storico per cui la gente viene incentivata a utilizzare il parcheggio e poi prende la navetta. Si tratta quindi un indirizzo politico su che cosa si vuole fare di questo centro storico; non c'entra nulla il fatto che sia l'AMU a gestire direttamente il parcheggio perché sappiamo che il parcheggio non garantisce maggiori ricavi all'AMU.

Si deve immaginare una collaborazione diversa tra il CdA dell'AMU e l'AIR perchè esistono delle linee che vengono totalmente percorse sul territorio comunale (ad es. la Cerreto Stazione – Piazza Duomo del Centro) che dovrebbero transitare all'AMU. Ci sono poi dei doppioni tra i servizi svolti dall'AMU e quelle svolte dall'AIR. C'è poi da dire che il socio privato non è detto che si debba necessariamente trovare con procedura ad evidenza pubblica, ci sono anche procedure a trattativa privata, cioè con un ristretto numero di soggetti come la Società cooperativa dei trasporti scolastici, che potrebbe consentire una maggiore contribuzione regionale, o l'AIR. E' su questo che ci si poteva aspettare una indicazione più puntuale da parte del Piano. Condivido quasi tutte le osservazioni fatte dal Sen. Franza nel suo intervento e quindi con quelle osservazioni il Piano può sicuramente essere approvato. Non si capisce però il fatto che si voglia agganciare il discorso parcheggio con l'aumento del numero delle ore per i lavoratori part time. C'è poi il discorso sull'immagine della società. Oggi la società non ha un'immagine positiva, non l'ha per tanti motivi: perché c'è molto traffico a Cardito e quindi si pensa di arrivare in centro più facilmente e prima con la propria auto, gli autobus non sempre sono pulitissimi, ci sono persone che salgono puntualmente senza biglietto. Bisogna lavorare per dare una migliore immagine della società. Ho fatto un passo indietro quando di fronte alla decisione del collegio sindacale che riteneva che il vecchio consiglio di amministrazione fosse stato cassato dalle dimissioni e di fronte al pericolo che la stessa società potesse avere due consigli di amministrazione, ho detto facciamo un passo indietro, reintegriamo il Presidente ed andiamo avanti in uno spirito di collaborazione. Considerando che il Sindaco è azionista unico al 100% di questa società e quindi, come il Sindaco Veltroni di Roma, avrebbe diritto ad indicare un Presidente del CdA che sia coerente con una certa linea politica che è venuta fuori dalle elezioni comunali.

Per quanto riguarda il capitale sociale, ho le stesse perplessità manifestate durante la discussione e quindi propongo un incontro tra i capo gruppo per verificare una soluzione.

Presidente: la proposta è di approvare il Piano trasporto con gli emendamenti proposti dal sen. Franza

Cons. Santoro: sono compiaciuto del clima disteso che è emerso dall'intervento del Sindaco, prende atto della volontà di addivenire ad una concertazione tra Comune, AMU, Provincia e Regione.

Cons. De Pasquale: pur non essendo d'accordo sui rilievi fatti dal Sen. Franza perché questo Piano è il primo stralcio di un complesso di operazioni che si dovrebbero susseguire in vari anni, responsabilmente l'approviamo anche con queste integrazioni anche se riteniamo che poteva essere approvato nei termini in cui era stato presentato.

Cons. Ninfadoro: si tratta di un argomento difficile e delicato. Esprimo la mia preoccupazione sul fatto che entro luglio 2005 dobbiamo trovare il socio privato altrimenti non abbiamo fatto nulla, abbiamo perso tempo e torniamo ai primordi. Rispetto a questo e rispetto al fatto che il CdA è stato ricomposto in cinque unità e noi avevamo previsto precedentemente che due unità dovevano essere lasciate per i privati, nonostante tutte queste preoccupazione comunque voto favorevolmente.

Cons. Bevere esprimo parere favorevole anche se bisogna fare i conti con gli aspetti finanziari.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita la discussione;

Vista la delibera del Commissario Straordinario n.1 del 4.2.2004;

Visto il Piano Trasporti Pubblici Urbani elaborato a cura del Consiglio di Amministrazione dell'AMU s.p.a.;

Ritenuto di approvare il Piano Trasporti con gli emendamenti proposti dal Consigliere Sen. Franza;

Con i parere resi a norma di legge;

All'unanimità dei voti espressi per alzata di mano

DELIBERA

Di approvare il Piano Trasporti , che costituisce parte integrante della presente deliberazione (Allegato 1) , elaborato a cura dell'AMU – Azienda Mobilità Ufitana – s.p.a., con i seguenti emendamenti:

1. Istituzione di un servizio navetta nel Centro Storico e potenziamento della linea 1;
2. Integrazione di alcune linee, come la linea 3, ove va ampliato il servizio fino alle ore 14.30 per permettere agli studenti dell'ITIS del Rione Martiri che finiscono le lezioni alle ore 14.00 di rientrare in centro o al terminal – bus di Piazza Mazzini;
3. Modificare le previsioni dell'utilizzo del personale dipendente , ivi compreso i mancati pensionamenti nonché la figura dirigenziale;
4. eliminare la previsione di acquistare autobus usati e sollecitare il raggiungimento dell'obiettivo dei ricavi del 35% dell'intero costo in modo da fruire di ulteriori contributi Regionali e poter acquistare bus nuovi ;
5. Prevedere la fornitura del trasporto scolastico e la gestione dei parcheggi coperti;
6. Prevedere l'internalizzazione di alcuni servizi accessori al trasporto , come la pulizia dei mezzi, la manutenzione ordinaria ed, a lungo termine, l'intera esigenza manutentiva dell'Azienda;
7. Prevedere un capo- linea degli autobus nella zona Calvario, nella Piazza che residuerebbe dall'abbattimento del cosiddetto belvedere.-

A.F.

Di quanto sopra si è redatto il presente verbale che, previa lettura e conferma, viene sottoscritto:

Il Presidente del Consiglio
Giuseppe Mastandrea

Il Segretario Generale
Francesco Pizzillo

per copia conforme ad uso amministrativo

Ariano Irpino li.....

Il Segretario Generale

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Copia della presente deliberazione, giusta dichiarazione del Messo Comunale, è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune dal
e vi rimarrà fino a tutto il quindicesimo giorno successivo.

Il Messo Comunale

Il Segretario Generale

Ariano Irpino li _____

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva per:

- decorrenza dei termini ai sensi dell'art. 134, comma 3 del D.Lgs. 267/2000;
- ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 267/2000;

Dal Municipio, li

Il Segretario Generale

