



## MUNICIPIO DI PALERMO

### VII° COMMISSIONE CONSILIARE BILANCIO, PATRIMONIO E TRIBUTI

Via Roma, 209 – Tel. 0917403506 – Fax 091 7403578 – 90138 PALERMO

### Verbale N. 209 /2015

L'anno 2015 il giorno 18 del mese di Novembre si è riunita la 7° Commissione Consiliare presso la sede di via Roma, giusta convocazione prot. n. 752 del 30/10/2015 e relativa modifica prot. 805 del 13/11/2015.

- Alle ore 14,00 in prima convocazione non è presente alcun consigliere pertanto si rinvia alle ore 15.00 in seconda convocazione.
- Alle ore 15.00 sono presenti il presidente Russo ed i consiglieri Ferrara e Bertolino, constatato il numero legale il presidente apre la seduta coadiuvato dal Segretario Supplente Sig. Giuseppe Vitrano.
- Alla seduta sono presenti, il presidente dell'Azienda Amat Dott. Antonio Gristina ed il Presidente del Collegio Sindacale Dott. Sebastiano Torcivia, i componenti del Collegio dei Revisori del Comune di Palermo Dott. Ajello, Dott. Mineo e Dott. Di Trapani.
- Il Presidente ringrazia i presenti e sottolinea che ancora una volta si è costretti a discutere di Bilancio solo a fine anno augurandosi che la nuova normativa in tema di bilancio trovi presto applicazione e invita al Presidente dell'Amat a fornire il quadro della situazione attuale dell'azienda nonché le prospettive future.
- Il Presidente Gristina dichiara che, l'impegno profuso ha restituito all'azienda un equilibrio stabile e strutturale. L'attività deve essere considerata nella sua interezza alla stregua di tutti i servizi forniti dall'Azienda a partire dal servizio di trasporto pubblico che rappresentando un servizio pubblico essenziale deve rispettare la proporzione del 70% delle entrate che devono provenire da finanziamenti pubblici ed il 30% attraverso ricavi diretti in ottemperanza della normativa. Dal 2009 al 2012 l'Amat ha subito dei tagli unilaterali dei corrispettivi, con ripercussioni sulle voci di bilancio che non sono modificabili.

- Nel mese di giugno di quest'anno la Regione ha confermato i tagli precedenti con un ulteriore taglio pari a 7 milioni sul contributo erogato. Nelle relazioni già presentate si è parlato di interventi di riduzione dei costi programmati ed equilibrati già dall'anno precedente, mentre in queste circostanze si è costretti a recuperare il taglio effettuato unilateralmente. L'azienda guarda al mercato per porsi in maniera competitiva in riferimento alla qualità dei servizi erogati. Il servizio di trasporto pubblico in Italia, sin dal 2007 ha fatto registrare una caduta dei ricavi in particolare al Sud come si evince dall'interfacciamento del servizio pubblico direttamente con la collettività. L'utenza cittadina manifesta difficoltà a versare un corrispettivo per il servizio reso, pertanto, sia dalla parte dei finanziamenti pubblici che dalle fonti dirette vi è un calo, dal 2012. A tutt'oggi la Regione ha tagliato il 39% dei finanziamenti che in termini numerici si esprimono in circa 19 milioni di euro. Il capitolo di Bilancio regionale per il trasporto pubblico locale è stato tagliato dagli iniziali 240/250 milioni a 166 milioni di euro, nonostante ciò si parla di un ulteriore taglio del 20%. Vi è stato anche un taglio nel bilancio comunale del 2012 di 11 milioni per le categorie protette che allora servivano a tenere in equilibrio il bilancio aziendale. Il piano industriale esprime la completezza delle singole voci e servizi. Il nuovo contratto di servizio fa riferimento a voci che non possono essere estrapolate senza stravolgere l'equilibrio all'intero bilancio. Urge avere un nuovo contratto di servizio. Un bilancio che tiene conto dell'intendimento dell'amministrazione comunale di non aumentare gli stanziamenti invece di ricercare nuove fonti per finanziare il trasporto sostenibile. Solamente a fine giugno c.a. la Regione ha comunicato il taglio di sette milioni di euro in termini economici dal gennaio 2015. Abbiamo, pertanto, chiuso la semestrale con una perdita, 85% del bilancio sono costi fissi, pertanto urge un contratto di servizio tenuto conto le attività che il Consiglio Comunale ha già affidato all'azienda o affiderà. Lo stato di salute dell'azienda è monitorato pur tuttavia troppo spesso è messo in discussione da fatti endogeni a volte non direttamente governabili nell'immediatezza, e ribadisce che sono stati fatti investimenti oculati. Il Presidente comunica di aver creato un ufficio funzionale alla ricerca di possibili fonti di finanziamento dedicate, come unico mezzo per innovare

l'azienda al fine di garantire il servizio pubblico più efficiente e migliore. Il parco automezzi è in obsolescenza. Il Presidente ribadisce l'essenzialità del contratto di servizio indipendentemente dall'affidamento o meno di un servizio. Il taglio del finanziamento regionale comunicato il 18/12/2014, non ha pagato i km e in questo senso un km percorso costa circa 4 euro quindi al di sotto di qualche anno fa grazie all'efficientamento, in parte dato dal personale in pensione e dal blocco del turn over. Gli ultimi interventi sul personale sono del 2000/2002.

- Alle ore 15.45 entra il Cons. Leonardi.
- Il cons. Leonardi chiede se l'azienda vanta crediti anche alla luce di un aumento di capitale di 20 milioni che è stato fatto nel 2013.
- Il Presidente Gristina ribadisce che il taglio è dei finanziamenti regionali, tuttavia l'aumento di capitale che è stato effettuato attraverso i fondi PAC per circa 20 milioni poi successivamente portati in maniera stabile in aumento di capitale.
- Il cons. Leonardi chiede se questi soldi sono serviti per investimenti e quali.
- Il presidente Gristina comunica di aver proceduto all'acquisto di nuovi mezzi comunicando altresì un nuovo aumento di capitale in itinere legato ad un preciso piano di investimento. L'Amat attualmente ha un capitale sociale molto alto.
- Il Cons. Leonardi chiede del capitale circolante.
- Il Presidente sottolinea che tenuto conto i sopraccitati tagli regionali, il bilancio è in equilibrio dal punto di vista finanziario con un saldo di cassa positivo, malgrado i tagli e i ritardi regionali, in ordine all'esposizione bancaria è pari a zero considerato che l'Amat aveva un'esposizione bancaria di 40 milioni di euro dovuti alla difficoltà di riscossione dei debiti da parte del Comune. Il circolante è finanziato da limitate riscossioni che abbiamo, ciò posto la Regione deve circa 60 milioni. Il circolante non interviene in termini economici non essendoci interessi passivi. E' stata chiusa l'esposizione debitoria, fatta eccezione per il tram che è una contabilità a parte finanziata allo stesso modo per centri di costo. Per il tram si è intervenuti come stazione appaltante e al 31/12/2014 vi erano scadenze nei confronti dei debitori per il solo mese di dicembre.

- Alle ore 16.30 entra il Cons. Occhipinti.
- Il presidente Gristina, comunica che in ordine Tram il ministero paga per stadi di avanzamento, ci sono difficoltà di circolante ma si riesce a coprire copriamo non pagando i fornitori o non compriamo servizi di fornitori per gli investimenti, il nuovo aumento di capitale serve per fare gli investimenti per il miglioramento del servizio, abbiamo i capitolati pronti.....
- Il cons. Leonardi chiede conferma se il taglio dei trasferimenti (Comunali e regionali) abbia avuto ripercussioni in termini di copertura del servizio espressi in una riduzione del chilometri percorsi e chiede notizie in questo senso. Un socio unico che non paga i finanziamenti è inaccettabile. In fine per quanto riguarda il Tram o si rivela un grandissimo successo o potrebbe essere il tracollo dell'azienda.
- Il Presidente Russo chiede se la gestione del tram sarà dell'Amat o di qualche altra azienda e quali saranno i costi di gestione e i ricavi.
- Il Presidente Gristina ribadisce che la decisione spetta al Consiglio Comunale e che l'azienda lo ha proposto al Comune. Nel piano industriale aziendale è allegato un prospetto costi/ricavi delle singole attività svolte da Amat. Il numero dei Km percorsi con il gommato si è ridotto, ad oggi si è a 13,5 milioni. L'azienda ha subito il taglio del contributo regionale considerato che nel 1990 si aveva un programma di servizio con 92 linee e circa 1600 autisti e 450 mezzi efficienti. Si necessita razionalizzare il servizio non duplicando i tratti comuni fra tram e gommato ed eliminando i tratti comuni.
- Il cons. Leonardi sostiene che considerati i 200 mezzi e 500 autisti risulta chiaro che si ridurranno i chilometri e si razionalizzano le linee, alla luce di ciò se l'azienda ha difficoltà con la gestione degli autobus, come può trovare beneficio dal tram? Forse l'azienda pensa a nuove assunzioni?
- Il Presidente Gristina sostiene che per il Tram, in funzione dell'impegno contrattuale come stazione appaltante, si è gestita la fase propedeutica al funzionamento del servizio e che l'attività è molto complessa. Il piano delle linee sarà completato dopo tutte le abilitazioni. Nella gestione del tram visono esigenze molto particolari come ad esempio il reperimento del direttore di esercizio che avrebbe un costo di 110.000 euro all'anno.

L'opera va completata entro l'anno. La prossima settimana verranno completate le altre 2 linee. Il contratto che il Comune ha affidato obbliga a questo e il sistema tram nell'esercizio a regime ha diversi oneri. Ad esempio a Torino il servizio ha risultati economici positivi e affinché questo avvenga anche a Palermo si necessita evitare ulteriori tagli da parte della Regione. Il sistema in equilibrio attraverso al reperimento di risorse non solo collegate dalla gestione diretta del servizio. Il Presidente ritiene che il ricavo diretto da traffico sia intorno 4 milioni di euro a regime. La Regione è stata chiara, il contributo chilometrico sul tram (in Italia e di circa 9/13 euro al Km) verrebbe defalcato da quello sul gommato.

- Il Consigliere Leonardi chiede se si stia procedendo ad assunzioni per il servizio Tram.
- Il Presidente Gristina sottolinea che il Consiglio Comunale è stato chiaro in tal senso negando l'eventualità considerati gli stringenti vincoli nelle assunzioni del personale .
- Il Consigliere Ferrara chiede di conoscere chi effettuerà il servizio di controllo sulla rete onde evitare ostruzioni sulle rotaie e chi sarà incaricato per questa verifica.
- Il Presidente comunica che le corse del Tram non sono gestite dal singolo macchinista ma dal TCC, TCD e sala di controllo. La verifica come previsto dal contratto di Global Service per i primi anni, verrà effettuata con mezzi del comune mentre il personale è delle aziende che hanno stipulato il contratto di global service.
- Il Consigliere Leonardi chiede se il servizio fosse affidato ad altri, il contratto di global service sarebbe in vigore.
- Il Presidente Gristina sottolinea che per preparare una gara di affidamento di servizio all'esterno servirebbero almeno 2 anni. I costi di una tramvia possono essere anche molto elevati tenuto conto dei costo del personale dell'energia elettrica e della manutenzione. Nei primi anni quest'ultimi sono coperti dal contratto di global service.
- Il Consigliere Leonardi chiede quanto costa un Km del tram.

- Il Presidente risponde che il costo medio a livello nazionale è di circa 12 euro al km. La gestione completa del sistema è avanzata e ciò comporta risparmi sui costi di gestione, peraltro il sistema all'avanguardia considerato dal Ministero tra i più moderni d'Europa consentirà l'utilizzo di poco personale e la manutenzione potrà essere fatta in loco a differenza di quanto avviene per il gommato considerata la dislocazione dei due depositi ai due estremi della città.
- Il Presidente sottolinea che la realizzazione del Tram sta rappresentando un momento di nuovi stimoli per l'azienda, soprattutto in proiezione futura. E auspica che questo clima propositivo possa essere trasmesso agli altri settori aziendali quali gommato e car sharing. Il sistema tramviario permette di avere ad esempio il video controllo che sul gommato non riusciamo ad avere. Il costo global service è di circa 22 milioni in quattro anni, per il primo anno della gestione tramviaria è di circa 11/12 milioni.
- Il Consigliere Occhipinti chiede quali saranno le modalità di finanziamento di questi costi.
- Il Consigliere Russo sottolinea che affidando il servizio ad Amat, questa avrà un'esposizione finanziaria di circa 15 milioni all'anno, di contro 11 milioni è il costo del Global service e quattro milioni di costi di energia elettrica, il personale (50 unità) circa 2 milioni.
- Il Presidente del Collegio sindacale Torcivia sottolinea che i lavoratori sono già nel bilancio dell'Amat in quanto provenienti dal servizio gommato. Benché vi sia il problema dell'evasione del prezzo dei biglietti da parte degli utenti, dagli stessi al momento si incassano 8 milioni, anche se tutti pagassero il biglietto gran parte dei costi saranno coperti.
- Il Consigliere Ferrara sottolinea l'importanza di fare gli abbonamenti piuttosto che acquistare singoli biglietti.
- Il Presidente Torcivia sottolinea che il sistema di controlleria cui si sta pensando e le prospettive dell'innovazione tecnologica spingono ad essere più ottimisti. Dal tram si potrebbero avere anche ricavi dalla pubblicità. Il contratto di servizio prevede che queste somme andranno all'azienda. La gestione delle nuove attività di car e bike sharing sono state valutate positivamente a livello nazionale. Si necessita rappropriarsi degli spazi ad

esempio ad esclusivo appannaggio dei posteggiatori abusivi, il contratto prevede l'istituzione di nuovi stalli a pagamento. Aree che diventeranno redditizie.

- Il Consigliere Ferrara precisa che non basta fare nuove strisce blu per combattere il fenomeno dei posteggiatori abusivi.
- Il Presidente Torcivia, sottolinea che tutti questi servizi nella loro completezza tra cui la ZTL, affidandola all'Amat daranno profitti all'azienda. I ricavi che possono derivare dalla ZTL così previsto nel contratto di servizio, serviranno all'azienda così come contenuto nell'allegato 2 della delibera di Giunta n. 167 del 9 ottobre 2015, ad ogni modo risolvere il problema dell'evasione sugli autobus certamente è complesso e per quel che riguarda il tram dovrebbe essere meno problematico grazie anche all'infrastrutturazione realizzata. I numeri previsti nel contratto di servizio sono chiari per la ZTL 250.000 auto per 120 euro all'anno per un totale di circa 30 milioni di euro. La sostenibilità economica dell'azienda dipende dalla pluralità di componenti di ricavo, specificati nel contratto di servizio approvando. Qualora venisse meno qualche componente fondamentale certamente l'equilibrio, e la sostenibilità economica, salterebbero.
- Il Consigliere Russo sottolinea che nel contratto di servizio dell'Amat sono indicati i 30 milioni della ZTL, e che secondo il suo parere nessuno deve pagare e che questa previsione di incasso sia una mera ipotesi. In riferimento alle piazzole di parcheggio sostiene, al contrario dei cons. Ferrara ed Occhipinti, che la gestione delle strisce blu produca ricavi per l'azienda.
- Il Consigliere Occhipinti sostiene che il servizio di strisce blu sia in attivo solo perché hanno vinto un ricorso per la Tosap del valore di circa 3 milioni.
- Il Presidente Russo ricorda che i lavoratori addetti al controllo delle strisce blu è personale part time e se si aumentassero le ore di questi ultimi si avrebbero più introiti. Il Presidente Russo chiede se le aree che oggi siano in mano i parcheggiatori abusivi verrebbero in tal modo trasformate in stalli con le strisce blu e quindi vi è in previsione un numero di stalli aggiuntivi.

- Il Presidente Torcivia ricorda da lettura, dell'art. 28 del contratto di servizio con il quale il Comune si impegna ad affidare le aree per parcheggio, successivamente la Società presenterà un piano di gestione economica e le tariffe saranno applicate per similitudine con quelle del parcheggio Ungheria.
- Il Consigliere Russo chiede se per quanto riguarda i controlli per il Tram ci saranno operatori ad hoc e se è previsto un controllore ad ogni fermata .
- Il presidente Torcivia ribadisce che i varchi già facilitano il controllo e che certamente ci sarà del personale ma ad oggi non si può sa specificarne se in tutte le fermate o meno.
- Il Presidente Gristina sostiene che ci sono 580/600 autisti, le linee sono 93, ogni linea ha bisogno di 5 operatori, il personale non idonee alla guida saranno utilizzate come controllori.
- Il presidente Russo sostiene che il contratto di servizio sia costruito su nuove entrate: i nuovi stalli e la ZTL e si chiede cosa potrebbe configurarsi nel caso in cui il Consiglio Comunale non approvi la ZTL.
- Il Presidente Torcivia sostiene che con 30 milioni in meno non si potrebbe gestire il servizio tram.
- Il Presidente Russo ricorda che per il Tram servono 18 milioni e non trenta e si chiede quindi se gli altri andrebbero per il gommato, e tiene a precisare che le marginalità di tutti servizi fanno l'economicità dell'intera azienda.
- Il Consigliere Russo ribadisce che il contratto è buono ma rimane preoccupato per la grande entrata dalle ZTL.
- Alle ore 18.05 esce il Cons. Occhipinti.
- Il Presidente Gristina ribadisce che il PGT prevede l'istituzione della ZTL, gli introiti devono essere destinati al trasporto sostenibile. Sono stime legate alla copertura di un piano finanziario generale che metta l'azienda in equilibrio e permetta gli investimenti. Nella necessità dell'urgenza dell'intervento: entro il 31/12/2015 non parte il tram il finanziamento deve essere restituito agli enti erogatori. L'evasione è un problema e che in sede di progettazione sono state inserite le obliterate; gli abbonamenti aiuterebbero la cittadinanza, le sanzioni dovrebbero essere amministrative e non di inadempienza contrattuale come sul territorio nazionale ad ogni

modo puoi assumere nuovo personale da destinare al servizio di controlleria. I macchinisti non impegnati nella guida saranno impegnati nelle verifica, rimane fortemente contrario ad eseguire la prima settimana gratis perché sarebbe diseducativo.

- Il presidente ringrazia i presenti, e rinvia il dibattito in aula per l'approvazione del contratto di servizio e chiude la seduta alle ore 18.10.

Il Segretario  
Giuseppe Vitrano

Il Presidente  
Girolamo Russo